



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vidare behandlas motioner från Moderaterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna, och Kristdemokraterna om alternativa anslagsberäkningar.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområdet som redovisas i propositionen, inom den ram på 54 122 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 25 november 2015. Utskottet har vidare inget att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet och tillstyrker därmed propositionen i detta avseende. Utskottet avstyrker samtidigt de motionsyrkanden som innebär andra anslagsnivåer än de som regeringen har föreslagit. Moderaterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna har inte deltagit i anslagsbeslutet. Dessa partier redovisar sina ställningstaganden i särskilda yttranden.

Trafikutskottet har genomfört en uppföljning och analys av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för utgiftsområde 22 Kommunikationer. I betänkandet lämnar utskottet vissa kommentarer om hur resultaten för transportpolitiken och politiken för informationssamhället redovisas i budgetpropositionen.

I betänkandet behandlas även vissa motioner om bl.a. myndighetsrelaterade frågor. Utskottet anger att Transportstyrelsens avgiftssystem har brister som framförallt drabbar mindre företag. Utskottet efterlyser ett avgiftssystem som är mer effektivt för mindre företag i transportsektorn. Utskottet föreslår därför att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör genomföra en generell översyn av transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament för att nå ökad effektivitet och tillstyrker ett motionsförslag om detta. Övriga motionsförslag avstyrks.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	7
Utskottets överväganden .....	9
Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	9
Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	21
Transportstyrelsens tillsynsavgifter .....	46
Myndighetsavgift för flyget .....	47
Sjöfartsverkets finansiering .....	48
Samråd med intresseorganisationer .....	50
Reservationer .....	52
1. Transportstyrelsens tillsynsavgifter, punkt 2 (S, MP) .....	52
2. Myndighetsavgift för flyget, punkt 3 (M, C, L, KD) .....	53
3. Sjöfartsverkets finansiering, punkt 4 (V) .....	54
4. Samråd med intresseorganisationer, punkt 5 (M, C, L, KD) .....	55
5. Samråd med intresseorganisationer, punkt 5 (SD) .....	56
Särskilda yttranden .....	57
1. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (M) .....	57
2. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (SD) .....	59
3. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (C) .....	62
4. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (L) .....	64
5. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (KD) .....	66
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	70
Propositionen .....	70
Motioner från allmänna motionstiden 2015/16 .....	71
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionens anslagsförslag .....	74
<i>Bilaga 3</i>	
Förslag till beslut om anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	76
<i>Bilaga 4</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	77
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2016 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m. ....	23
Tabell 2 Investeringsplan för 2015–2017 .....	23
Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2015–2017 .....	26
Tabell 4 Budgetförslag för 2016 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m. ....	27
Tabell 5 Fördelning av anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur .....	27

Tabell 6 Budgetförslag för 2016 för trafikslagsövergripande frågor .....	29
Tabell 7 Budgetförslag för 2016 för sjöfartsområdet .....	30
Tabell 8 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2016–2018 .....	31
Tabell 9 Budgetförslag för 2016 för luftfartsområdet .....	32
Tabell 10 Investeringsplan för Luftfartsverket 2016–2019 .....	34
Tabell 11 Budgetförslag för 2016 för informationssamhället .....	35
Tabell 12 Moderaternas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	59
Tabell 13 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	61
Tabell 14 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	64
Tabell 15 Liberalernas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	66
Tabell 16 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	69
 <i>Diagram</i>	
Diagram 1 Utvecklingen av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2009–2016 (löpande priser) .....	42

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### a) Anslagen för 2016

Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 enligt utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:1 utgiftsområde 22 punkt 17 och avslår motionerna

2015/16:1938 av Caroline Szyber m.fl. (KD) yrkande 5,

2015/16:2018 av Désirée Pethrus m.fl. (KD) yrkande 14,

2015/16:2353 av Tony Wiklander m.fl. (SD),

2015/16:3057 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4,

2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 5, 8 och 9,

2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1, 17, 21 och 31,

2015/16:3153 av Anders Åkesson m.fl. (C) och

2015/16:3203 av Said Abdu m.fl. (FP).

### b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 91 600 000 000 kronor 2017–2050,

2. bemyndigar regeringen att för 2016 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt,

3. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 20 700 000 000 kronor 2017–2021,

4. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2017–2027,

5. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 13 500 000 000 kronor 2017–2057,

6. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive



tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 200 000 000 kronor 2017–2037,

7. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2017 och 2018,

8. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2017–2021,

9. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2017–2019.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–6 och 14–16.

#### *c) Godkännande av investeringsplan*

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2016–2018 och investeringsplanen för Luftfartsverket 2016–2019.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:1 utgiftsområde 22 punkterna 9 och 12.

#### *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 2016 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 2016 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 2016.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2015/16:1 utgiftsområde 22 punkterna 7, 8, 10, 11 och 13.

## **2. Transportstyrelsens tillsynsavgifter**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion  
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 18.  
*Reservation 1 (S, MP)*

### 3. Myndighetsavgift för flyget

Riksdagen avslår motion  
2015/16:1730 av Edward Riedl (M).

*Reservation 2 (M, C, L, KD)*

### 4. Sjöfartsverkets finansiering

Riksdagen avslår motion  
2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6.

*Reservation 3 (V)*

### 5. Samråd med intresseorganisationer

Riksdagen avslår motionerna  
2015/16:2042 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och  
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 29.

*Reservation 4 (M, C, L, KD)*

*Reservation 5 (SD)*

Stockholm den 1 december 2015

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M)\*, Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M)\*, Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M)\*, Anders Åkesson (C)\*, Boriana Åberg (M)\*, Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD)\*, Said Abdu (L)\*, Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD)\*, Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Jimmy Ståhl (SD)\*.

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

## Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer och 20 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2015.

I betänkandet tar trafikutskottet ställning till hur anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas. Betänkandet omfattar även andra ekonomiska och organisatoriska frågor som bl.a. låneramar, bemyndiganden och investeringsplaner liksom vissa myndighetsrelaterade frågor.

I bilaga 1 redovisas en förteckning över behandlade förslag. Vidare redovisas i bilaga 2 regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för 2016, och i bilaga 3 redovisas utskottets förslag till beslut om anslag.

Utskottet har även gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2016 för utgiftsområde 22 som redovisas i bilaga 4 i detta betänkande.

Utskottet har träffat infrastrukturminister Anna Johansson och företrädare för Trafikverket den 10 november 2015. Utskottet har vidare i samband med en inrikesresa till Östergötland den 23–24 november 2015 bl.a. träffat företrädare från LFV och Transportstyrelsen.

Under ärendets beredning har Folkpartiet (FP) bytt namn till Liberalerna (L).

## Budgetprocessen i riksdagen

### **Rambeslutsprocessen**

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

Riksdagen har den 25 november 2015 bestämt utgiftsramen för 2016 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 54 122 miljoner kronor. I detta ärende ska trafikutskottet föreslå för riksdagen hur detta belopp ska fördelas på anslagen inom utgiftsområdet. Riksdagens ställningstagande till förslaget om anslagen inom utgiftsområdet ska göras genom *ett* beslut (5 kap. 12 § riksdagsordningen).

### **Uppföljning av regeringens resultatredovisning**

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

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

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

## Betänkandets disposition

Betänkandet disponeras så att mål och resultatfrågor behandlas först. Därefter behandlas de förslag i budgetpropositionen och motionerna som bedöms påverka anslagen inom utgiftsområde 22 för budgetåret 2016. Sedan behandlas motionsyrkanden om vissa i huvudsak myndighetsrelaterade frågor.

# Utskottets överväganden

## Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Propositionen

#### *Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken*

Riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för transportpolitiken samt två jämbördiga delmål, funktionsmålet Tillgänglighet och hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). De båda delmålen har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

### Övergripande mål för transportpolitiken

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

### Resultatbedömning för det övergripande målet för transportpolitiken

Regeringens bedömning av utvecklingen är att det inte har skett någon större förändring jämfört med tidigare år när det gäller det övergripande målet för transportpolitiken. Transporterna bär inte fullt ut sina samhällsekonomiska kostnader när det gäller luftföroreningar, buller, infrastrukturslitage och bidrag till trängsel även om internaliseringsgraderna generellt stigit något jämfört med tidigare. Hur stor del av kostnaden som är internaliserad skiljer sig mellan trafikslagen. Sjöfartens externa miljökostnader bedöms t.ex. ha minskat, vilket ökat internaliseringsgraden, medan flygtrafiken är det trafikslag som har högst icke-internaliserade externa kostnader. Enligt propositionen är de icke-internaliserade kostnaderna generellt sett större i tätorter än på landsbygden. I ett europeiskt perspektiv har Sverige låga internaliserade skatter och avgifter för godstransporter.

När det gäller en långsiktigt hållbar transportförsörjning anges kortfattat i propositionen att klimatutsläppen minskar och att transportförsörjningen ännu till dominerande del är beroende av fossila bränslen. I Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen (rapport 2015:7) anför även följande:

Även om vissa aspekter av transportsystemet utvecklas mot ett tillstånd närmare hållbarhet går det inte att påstå att transportförsörjningen är långsiktigt hållbar. Det kan inte heller sägas att tillståndet förändrats på något avgörande sätt sedan målen antogs år 2009.

Historiskt sett har det funnits en stark koppling mellan godstransportarbetets utveckling och utvecklingen av BNP: när den ekonomiska aktiviteten i samhället ökar, ökar även trafikflöden och transportarbete. Enligt regeringens bedömning tycks denna koppling inte längre vara så stark. Detta kan delvis förklaras av en underskattning av betydelsen av godstransportarbetet på väg och att tillväxten i stor utsträckning sker i tjänstesektorn och inte i traditionellt transporttunga branscher som gruvor, malm och skog. Enligt regeringen är det dock för tidigt att dra slutsatsen att den ekonomiska utvecklingen har frikopplats från ett ökat transportarbete.

I en övergripande bedömning anför regeringen att även om ett uppfyllande av målen närmar sig på några områden är läget oförändrat för de flesta preciseringarna. På trafiksäkerhetsområdet är t.ex. utvecklingen 2014 positiv för vägar men negativ för järnvägar. Klimatutsläppen minskar, men transportförsörjningen är ännu till dominerande del beroende av fossila bränslen. Inom områdena landskap och hälsa finns det ett åtgärdsbehov med potential till förbättringar. Transportsystemet utvecklas inte heller på ett likartat sätt i hela landet. Utbudet av kollektivtrafik har utvecklats bättre i rikets mer tätbefolkade regioner. Liknande observationer görs också för tillståndet hos den fysiska infrastrukturen, vilket ger näringslivet varierande förutsättningar i olika delar av landet.

## **Funktionsmålet Tillgänglighet**

### *Mål och preciseringar*

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

Funktionsmålet konkretiseras i följande sju preciseringar:

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

### *Resultatredovisning för funktionsmålet Tillgänglighet*

För medborgarnas resor redovisar regeringen att transportsystemet på några områden utvecklades positivt under 2014. Flertalet mått har dock inte förbättrats från 2009 års nivå. Bedömningen är därför att tillståndet i stort sett är oförändrat sedan målen antogs.

När det gäller kvaliteten för näringslivets transporter redovisar regeringen att utvecklingen det senaste året har haft positiva inslag, såsom färre bärighetsrestriktioner och en fortsatt minskning av totalstoppen i vägtrafiken. Efter några år med ökad punktlighet för godstågen sjönk den något under 2014. Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs dock transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år, något som på sikt riskerar att försvaga näringslivets konkurrenskraft. Den sammanlagda bedömningen är därför att tillståndet för preciseringen inte förändrats på något avgörande sätt under perioden.

När det gäller tillgängligheten redovisar regeringen att medborgarnas tillgänglighet till olika typer av service och kommunikationer har förbättrats i kommuner med stor befolkning, medan det omvända gäller på landsbygden. I ett interregionalt tillgänglighetsperspektiv har en tredjedel av Sveriges kommuner en god tillgänglighet, medan några kommuner inte uppfyller ett enda av kriterierna för en acceptabel tillgänglighet. Tillgängligheten har endast förändrats marginellt över tid. För flygresor minskade såväl tillgängligheten som åtkomligheten under perioden 2005–2014. Det gäller både inrikes- och Europatrafiken, men åtkomligheten för Europatrafiken har förbättrats de senaste två åren. Sammanfattningsvis uppskattas förändringarna för preciseringen vara små.

När det gäller ett jämställt samhälle redovisar regeringen att den numerära representationen i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statliga bolag inom transportområdet är könsmässigt jämställd. Däremot var representationen av kvinnor på regional och lokal nivå under 40 procent. Det saknas fortfarande underlag för hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med medborgarna, dvs. kvinnor och män, i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster, och den samlade bedömningen är därför att mycket lite har skett sedan målen antogs.

Om transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning redovisar regeringen att det funnits en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat de senaste åren. Man har fortsatt att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.

Regeringen redovisar att arbetet med att förbättra barns förutsättningar att använda transportsystemet förefaller lågt prioriterat hos transportmyndigheterna. Där arbeten genomförts är nyttan för barnen svårbedömd. Antalet barn som omkommit i trafiken har minskat, vilket kan tyda på förbättrad säkerhet. Bedömningen utifrån fördelningen av omkomna mellan pojkar och flickor är att risken att omkomma i vägtrafiken är större för pojkar än för flickor. Detta motsägs dock av att barns egen rörelsefrihet tenderar att minska. Föräldrar skjutsar också barnen i större utsträckning, vilket gör områden där barn vistas mer osäkra när trafiken tilltar. Regeringens bedömning är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade jämfört med 2009.

När det gäller förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel redovisar regeringen att medborgarnas resmöjligheter med kollektivtrafiken under en längre tid har förbättrats i och med att utbudet ökat, främst i Sveriges tre största städer. Dock överskuggas detta till viss del av att biljettpriserna fortsätter att öka kraftigt. En ökad cykelsatsning tillsammans med ett tilltagande arbete för cyklisternas säkerhet bidrar positivt till måluppfyllelsen, men påtagliga effekter dröjer. Att förbättra förutsättningarna för gång har dock fortsatt låg prioritet. Gång riskerar även att komma ännu mer i skymundan när cykelsatsningar tilltar eftersom dessa färd sätt ofta behandlas inom samma ram. Trafikanalys bedömning är, trots vissa positiva indikationer, att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel är oförändrade jämfört med 2009.

## **Hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa**

### *Mål och preciseringar*

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

Hänsynsmålet konkretiseras i följande sex preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportssystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.



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

#### *Resultatredovisning för hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa*

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade personer inom vägtransportssystemet redovisar regeringen att det under 2014 exklusive självmorden omkom 191 män och 79 kvinnor i vägtrafikolyckor. Andelen män och kvinnor som omkommit har varit relativt stabil de senaste tio åren och legat på i genomsnitt 74 procent för män och 26 procent för kvinnor. Antalet personer som omkom ökade med 10 personer under 2014 jämfört med 2013. Om utvecklingen fortsätter i genomsnitt som de senaste tio åren kommer målet om maximalt 220 dödade ändå att nås 2020. Antalet allvarligt skadade minskade något 2014, och medelvärdet för de senaste tre åren var väl under basvärdet för åren 2006–2008. Om utvecklingen de senaste åren fortsätter kommer målet om en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade att nås till 2020. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit positiv.

När det gäller omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken redovisar regeringen att fyra personer omkom och tolv personer skadades allvarligt inom yrkessjötrafiken under 2014. Av dessa var tio i arbetsmiljöolyckor, en i en kollision och en i en förtöjningsolycka. Samtliga omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten 2014 var män och alla äldre än 18 år. Inom fritidsbåttrafiken omkom 23 personer under 2014, vilket är en minskning jämfört med 2013 då 36 personer omkom. De 23 omkomna var samtliga män och samtliga äldre än 18 år. Totalt för sjötrafiken är målet för maximalt antal omkomna 2020 endast fem personer eller 15 procent, vilket kommer att nås om utvecklingen fortsätter som hittills. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritidssjöfarten gör att antalet skadade enligt mätningar ökar över tid. Trafikanalys avstår därför från att göra en bedömning av hur hela preciseringen utvecklats.

För järnvägstransportområdet redovisar regeringen att antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken ökade under 2014 jämfört med 2013, från 19 till 32 personer. Av dessa var 26 män och 6 kvinnor. Genomsnittet för de tre senaste åren är därmed på samma nivå som basvärdet och måste minska med hela 59 procent för att nå målet för 2020. Dessutom har antalet självmord inom bantrafiken ökat över tid. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2014 ligger strax under 2020 års målnivå, men på grund av rapporteringsproblem kan detta vara en underskattning av de skadade. Män dominerar i antal omkomna och allvarligt skadade i bantrafikolyckorna, och under perioden 2009–2014 var i genomsnitt 73 procent av de omkomna män. Med tanke på de höga dödstalen i olyckor och ett ökat antal självmord är den

övergripande bedömningen att utvecklingen inte sker i fas med målen för 2020.

För luftfartsområdet redovisar regeringen att endast en person omkom inom luftfarten under 2014, vilket är den lägsta siffran sedan mätningar påbörjades 1969. Antalet allvarligt skadade uppgick till sex personer, en minskning från året innan och det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Samtliga allvarligt skadade var inom häng-, segel- och skärmflyg. Inget haveri med ett kommersiellt flygplan har inträffat under den studerade perioden. Antalet dödade och skadade inom luftfarten är lågt med mycket stora variationer mellan åren, men utvecklingen de senaste åren har uppfyllt målet om fortlöpande minskning av dödade och skadade.

När det gäller transportsektorns bidrag till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås redovisar regeringen att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsätter att minska. Minskningstakten under 2014 var dock lägre än tidigare år. Energieffektiviteten förbättras för flera trafikslag, och andelen förnybar energi inom transportsektorn ökar. Det är dock långt kvar till målet om ett brutet beroende av fossila bränslen.

När det gäller transportsektorns bidrag till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås redovisar regeringen att utvecklingen är blandad när det gäller transportsystemets påverkan på övriga miljö kvalitetsmål. Fler personer beräknas utsättas för bullernivåer över riktvärdena. Luftkvaliteten i tätorterna har avsevärt förbättrats i jämförelse med 80- och 90-talen, men miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids i ett antal gaturum. Ytterligare åtgärder behövs, framför allt på kommunal nivå, för att normerna ska nås. Åtgärdstakten i arbetet med att minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov. Sammantaget bedöms utvecklingen vara för långsam för att vissa miljö kvalitetsmål ska kunna nås.

### *Mål och redovisning av resultat för politiken för informations-samhället*

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

Det finns inget övergripande mål för politikområdet. I stället finns särskilda mål för de tre delområden som ingår i politiken för informationssamhället: it-politik, post och grundläggande betaltjänster. Inom it-politiken finns två delmål. Målen redovisas i följande sammanställning.

It-politik	Post	Grundläggande betaltjänster
<p>Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.</p> <p><i>Ett delmål</i> inom it-politiken är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.</p> <p><i>Ett delmål</i> är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.</p>	<p>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).</p>	<p>Målet för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.</p>

## Regeringens redovisning av resultat för it-området

### *Resultatredovisning för målet om it-politik*

Regeringen hänvisar till Statistiska centralbyråns (SCB) årliga it-undersökningar som visar att personers och företags användning av internet inklusive e-förvaltning har ökat generellt. Bland 16–85-åringar i Sverige har 92 procent, ca 7,1 miljoner personer, tillgång till internet i hemmet och möjlighet att koppla upp sig. Regeringen bedömer att utvecklingen mot att nå det it-politiska målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter utmanas av att andra länder går starkt framåt. Av redovisningen framgår att internationella jämförelser visar att Sverige fortsatt hör till världens absolut mest framstående länder i it-relaterade frågor. Emellertid visar internationella jämförelser även att Sverige tappar indexpoäng medan många länder går framåt.

Vidare redovisas att det inte heller framöver kan ses någon större skillnad i användning av internet inklusive e-förvaltning mellan kvinnor och män. Enligt statistik från SCB ligger andelen kvinnor i it-yrken kvar på ca 20 procent och andelen män på 80 procent.

Med hänvisning till SCB:s it-undersökning redovisar regeringen vidare att andelen individer som på något sätt använt myndigheters webbplatser har ökat

något sedan 2014. I dag finns det mer än 7 miljoner e-legitimationer utfärdade i Sverige, vilket innebär att en stor andel av befolkningen använder eller har tillgång till e-legitimationer. Regeringen konstaterar att detta internationellt sett är en hög siffra.

#### *Resultatredovisning för delmålet om elektronisk kommunikation*

I propositionen anges att Sverige fortsätter att vara internationellt ledande i utveckling och användning av 4G, vilket möjliggör högre hastigheter och mer avancerade tjänster. Regeringen konstaterar att enligt operatörerna har 99 procent av befolkningen tillgång till bredband med hög överföringshastighet via tekniken LTE (Long Term Evolution). Enligt regeringen har den snabba utbyggnaden främjats från statens sida av ett tidigt frigörande av nödvändiga radiofrekvenser och lanseringen av nya mobiltillstånd på marknaden. Utbyggnaden på landsbygden har förbättrats, och täckningsgraden är i dag högre för 4G, med ca 10 Mbit/sekund, än för 3G. Under 2014 ökade täckningen för mobila bredbandstjänster, i första hand genom 4G. Regeringen konstaterar att användningen av mobil datatrafik i Sverige är bland de högsta inom EU och att den ökade med 35 procent under 2014.

#### *Resultatredovisning för delmålet om bredband*

När det gäller tillgången till bredband hänvisar regeringen till Post- och telestyrelsens (PTS) kartläggning som visar att i oktober 2014 hade 61 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband med en teoretisk hastighet om minst 100 Mbit/s. Detta är en ökning med 5 procentenheter jämfört med oktober 2013. Vidare redovisas att andelen hushåll och företag som har tillgång till 30 Mbit/s under samma period ökade från 71 till 75 procent.

Regeringen konstaterar att utbyggnaden av mobilt bredband fortsätter och att i oktober 2014 hade 99 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband via LTE (4G). Ökningen av täckning utanför tätorter och småorter har varit fortsatt stark, och ca 97 procent har tillgång till bredband via LTE utanför tätorter och småorter.

Med hänvisning till PTS redovisar regeringen vidare att marknaden står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur och att marknadens aktörer under 2014 investerade ca 10 miljarder kronor i fasta och mobila nät. Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är dock ojämnt fördelad mellan tätorter och småorter och mer glesbefolkade områden. I områden utanför tätorter och småorter hade ca 13 procent av befolkningen tillgång till 100 Mbit/s enligt PTS bredbandskartläggning 2014. Regeringen pekar på att den har avsatt stöd till bredbandsutbyggnad i områden där marknaden inte planerar att bygga ut.

#### *Resultatredovisning för målet om post*

I enlighet med EU:s tredje postdirektiv som gäller sedan den 1 januari 2013 ska alla postmarknader inom EU vara öppna för konkurrens. Regeringen redovisar att det i april 2015 fanns 35 operatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Post Nord Group

AB:s marknadsandel mätt i antalet försändelser var 84,9 procent 2014, medan Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 14,4 procent. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 0,68 procent 2014.

Regeringen redovisar att tillsynen inom postområdet 2014 visar att målen för postservicen är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten är tillgodosedda. Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare som vid utgången av 2014 uppgick till ca 900 hushåll.

Enligt regeringens analys fortsätter brevvolymer att minska på den svenska postmarknaden samtidigt som den kraftiga tillväxten inom e-handelsmarknaden fortsätter att generera ökande volymer av paket och större brevårsändelser.

#### *Resultatredovisning för målet om grundläggande betaltjänster*

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden. Sedan hösten 2012 har det funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna. Enligt resultatredovisningen drog Finansinspektionen i början av 2014 in tillståndet för det kreditmarknadsbolag som var leverantör av betaltjänster till flertalet av betaltjänstombuden, och dessa ombud har inte kunnat ha någon betaltjänstverksamhet under stora delar av 2014.

Regeringen konstaterar att det av en tillsynsrapport som lämnades i december 2014 framgår att tillgången till grundläggande betaltjänster inte motsvarar samhällets behov, främst för att det finns privatpersoner som har svårt att utföra grundläggande betaltjänster. Dessa individers problem hör i de flesta fall samman med svårigheter att använda tekniken för ändamålet på grund av en funktionsnedsättning eller hög ålder. Flera länsstyrelser rapporterar även att problem förekommer för vissa föreningar och småföretagare inom handel och turism i glesbygden, främst i fjäll- och skärgårdsområden. I regeringens analys anges att en förutsättning för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av betaltjänstmarkandens utveckling är en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen och en förbättrad användbarhet av de elektroniska kommunikationstjänsterna.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Inledande kommentarer*

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat särskild uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottet har under 2015 liksom tidigare år genomfört en fördjupad och mer systematisk uppföljning av den resultatredovisning som ges för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen.

Uppföljningen har genomförts av utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering. I bilaga 5 i detta betänkande redovisas uppföljningen i sin helhet.

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

Trafikutskottet har tidigare slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning. Utskottet anser därför att det är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag. Årets resultatredovisning för utgiftsområde 22 har en tydligare struktur än tidigare även om vissa delar enligt utskottets mening fortfarande kan utvecklas vidare.

### *Resultatredovisningen för transportpolitiken*

Utskottet konstaterar att regeringen i årets budgetproposition redovisar en betydligt mer utförlig analys och bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet än tidigare år. Utskottet har i flera år efterfrågat en sådan analys och ser därför mycket positivt på denna förbättring av resultatredovisningen. Det gör det lättare för trafikutskottet att bedöma måluppfyllelsen och riktningen i det transportpolitiska arbetet. Regeringens analys behandlar dock främst det övergripande målets första del om en ”samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning”, medan målets andra del om en ”långsiktigt hållbar transportförsörjning” får en betydligt mer kortfattad behandling. Utskottet anser att analysen och bedömningen av målets andra del – om den långsiktiga hållbarheten – bör utvecklas i paritet med redovisningen av den första delen. I det sammanhanget vill utskottet särskilt uppmärksamma den forskningsrapport med titeln Hållbara analyser? (2014/15:RFR2) som utskottet presenterade i februari i år och som behandlar samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling.

När det gäller resultatredovisningens struktur kan utskottet konstatera att resultaten för transportpolitiken redovisas under olika rubriker för funktionsmålets och hänsynsmålets preciseringar och indikatorer. I särskilda avsnitt redovisas uppgifter om tillförlitlighet och kvalitet inom funktionsmålet – uppgifter som kanske främst hör hemma under preciseringarna om medborgarnas resor och näringslivets transporter. Utskottet anser att denna struktur skapar en delvis otydlig bild och försvårar kopplingen mellan preciseringar och resultat. I Trafikanalys uppföljningsrapport används en enkel och lättöverskådlig struktur som utgår från de transportpolitiska målen

och deras preciseringar. Utskottet menar att en sådan struktur skulle kunna förtydliga resultatredovisningen och sambanden mellan mål och resultat.

Trafikutskottet har vid flera tillfällen även framhållit vikten av att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Denna synpunkt står utskottet fast vid. Utskottet ser positivt på att regeringen i årets budgetproposition utvecklat användningen av indikatorer för transportpolitiken. Indikatorerna används för att konkretisera resultaten i förhållande till preciseringarnas mål. Utskottet vill betona vikten av att resultatindikatorer ger en allsidig belysning av måloppfyllelsen. Utskottet ser positivt på det utvecklingsarbete med resultatindikatorer som pågår inom olika transportmyndigheter och konstaterar att regeringen fortsätter att bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Vidare är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

När det gäller tillståndet i transportsystemen vill utskottet liksom i förra årets uppföljning av resultatredovisningen framhålla betydelsen av kontroll och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet påtalade i sitt budgetbetänkande 2014 att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område kunde lämnas i kommande budgetpropositioner. Utskottet konstaterar att redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet är något mer utförlig i årets budgetproposition men anser att innehållet kan utvecklas ytterligare.

När det gäller tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning konstaterar utskottet att regeringen även i år redovisar en positiv trend när det gäller transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Utskottet välkomnar denna utveckling men vill samtidigt påpeka att arbetet för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken fortfarande går för långsamt och att åtgärdstakten måste öka om målen i den nationella planen ska nås till 2021. Utskottet konstaterar att endast 44 procent av järnvägsstationerna och 37 procent av busstationerna som ingår i planen hittills har gjorts tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Utskottet konstaterar vidare att de ställningstaganden om tillgänglighet som utskottet gjorde i sitt budgetbetänkande för två år sedan, med anledning av utskottets rapport Hela resan hela året! (2013/14:RFR5) inte kommenterats vare sig i årets eller i förra årets resultatredovisning. Utskottet anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i rapporten – återkommer till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås. Redovisningen skulle t.ex. kunna lämnas i en särskild resultatskrivelse.

När det gäller utsläpp av växthusgaser har trafikutskottet vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser.

Utskottet vill återigen aktualisera denna fråga och menar att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av målpuppfyllelsen. Utskottet konstaterar att Trafikanalys även redovisar utsläpp från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige och att dessa ligger långt över 1990 års utsläppsnivå. Trafikanalys bedömning är att det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål nås i tid.

### *Resultatredovisningen för politiken för informationssamhället*

Utskottet konstaterar att riksdagen i december förra året beslutade om nya mål och en ny målstruktur för politiken för informationssamhället. Utskottet har i flera år arbetat för en tydligare och mer ändamålsenlig målstruktur som utgår från de mål på området som riksdagen beslutat om. Detta har också utskottet tidigare efterlyst. Utskottet ser nu mycket positivt på denna utveckling som gör resultatredovisningen både tydligare och mer lättillgänglig för en bedömning av resultaten.

I resultatredovisningen anförts att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. Utskottet har förståelse för detta men vill ändå, liksom förra året, betona vikten av att redovisningen renodlas och så långt möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna.

Utskottet välkomnar vidareutvecklingen av indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. De nya indikatorerna ger ett bättre underlag för analys och bedömning av läget i arbetet för it-målet. Samtidigt konstaterar utskottet liksom regeringen att det finns ett behov av vidareutveckling av indikatorer för e-förvaltning och att det saknas indikatorer för uppföljning av robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Utskottet konstaterar även att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. Detta är positivt, och utskottet vill i sammanhanget påminna om de allmänna kriterier som gäller för utvecklingen av indikatorer: i första hand bör det vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Dessutom är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det av den uppföljning som gjorts av årets resultatredovisning framgår att det pågående arbetet med att utveckla den ekonomiska styrningen tagit ytterligare steg framåt när det gäller att förbättra regeringens resultatredovisning till riksdagen. Utskottet anser att detta är positivt och välkomnar detta. Som framgår av resultatuppföljningen



ovan pekar utskottet samtidigt på ett antal områden som utskottet anser är särskilt viktiga att fokusera på i det fortsatta utvecklingsarbetet.

## Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för budgetåret 2016 sammanlagt 54 122 miljoner kronor till de anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Riksdagen ställer sig också bakom regeringens förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet. Riksdagen bifaller därmed proposition 2015/16:1 utgiftsområde 22 och avslår samtliga motionsförslag om alternativa anslagsfördelningar.

Jämför särskilda yttrandena 1 (M), 2 (SD), 3 (C), 4 (L) och 5 (KD).

### Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. För 2016 föreslår regeringen att 54 122 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22. För 2017 beräknas anslagsnivån till 55 169 miljoner kronor, för 2018 till 55 724 miljoner kronor och för 2019 till 55 489 miljoner kronor.

Den successiva ökningen av anslagsnivån förklaras av aviserade infrastruktursatsningar samt medfinansiering till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur.

### *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
- museiverksamhet inom transportområdet
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.
- 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 kollektivtrafikanläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), 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
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen
- viss myndighetsutövning inom transportområdet
- ärendehantering avseende körkort med villkor om 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 avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock), samt
- ersättning till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS.

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

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

**Tabell 1 Budgetförslag för 2016 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.***Miljoner kronor*

Anslag	2015	2016
	Anslag	Förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 719	23 455
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 388	1 537
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 011	1 045

**Investeringar**

I budgetpropositionen anges att Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och av länen i länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Av budgetpropositionen framgår vidare att Trafikverkets och länens investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som fås via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och nya Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) samt förskotteringar. Trafikverket beräknar att under 2016 göra investeringar för ca 23 688 miljoner kronor.

**Tabell 2 Investeringsplan för 2015–2017***Miljoner kronor*

	2015	2016	2017
	Prognos	Budget	Beräknat
Större investeringar i nationell plan			
– väg	3 451	4 890	7 311
– järnväg	9 631	9 073	8 712
– sjöfart	143	244	925
– luftfart	50	51	51
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	1 771	3 063	2 405
Investeringar i regionala planer	3 260	3 122	3 238
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	848	1 190	1 356
Investeringar med överskott från trängselskatter i Göteborg	673	808	846
El- och teleinvesteringar	531	522	313
Investeringar i anläggningstillgångar (väg)	210	430	400
Investeringar i anläggningstillgångar (järnväg)	315	295	250
<i>Summa investeringar</i>	<i>20 883</i>	<i>23 688</i>	<i>25 807</i>
<b>Finansiering</b>			
Anslag	16 879	20 650	21 084
Lån i Riksgäldskontoret	1 102	1 248	2 806

Förskottering väg och järnväg	583	-545	-389
Medfinansiering	2 902	1 790	1 917
<i>Summa finansiering</i>	<i>20 883</i>	<i>23 688</i>	<i>25 807</i>

### **Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den under 2016 bemyndigas att ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 91 600 miljoner kronor 2017–2050. Regeringen redovisar att det i aktuella planer ingår ett stort antal stora och medelstora byggprojekt, som t.ex. Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg samt Ostlänken mellan Järna och Linköping. I propositionen konstaterar regeringen att det som enligt gällande redovisningsregler vanligen är avgörande för när ett åtagande inträffar är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördröja projektgenomförandet.

#### *Trängselskatt i Stockholm*

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm och därutöver vissa andra vägganknutna projekt i Stockholmsregionen. De investeringar i väginfrastrukturen som Trafikverket gör med anslaget för trängselskatt i Stockholm innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet till regeringen bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. I beräkningen av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att den bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 13 500 miljoner kronor 2017–2057.

#### *Trängselskatt i Göteborg*

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och vägar i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar som

Trafikverket gör med anslaget för trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet till regeringen föreslås avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 200 miljoner kronor 2017–2037.

## Låneram

Trafikverket har tagit upp särskilda lån för att finansiera anläggningstillgångar, vissa prioriterade järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa vägprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Vidare belastas låneramen även av Trafikverkets investeringskostnad för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter.

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

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

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 samt länsplaner för regional infrastruktur i Stockholms län för samma period innehåller även ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av

framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. I detta inkluderas kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

I tabell 3 nedan redovisas den beräknade låneskulden för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån 2015–2017.

**Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2015-2017**

*Miljoner kronor*

	2015	2016	2017
<b>Objekt</b>			
Broinvesteringar	47	39	31
E6 Svinesundsförbindelsen	427	376	322
Prioriterade vägprojekt	4 603	4 363	4 123
E4 Sundsvall	1 360	1 337	1 314
Riksväg 50 Motala-Mjölby	484	485	485
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	0
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	1 843
Skurubron	0	0	0
El- och teleanläggningar	5 121	5 401	5 459
Prioriterade järnvägsprojekt	14 893	14 627	14 010
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	0	0
Botniabanan	14 520	14 091	13 662
<b>Summa</b>	<b>41 455</b>	<b>40 719</b>	<b>41 249</b>

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2016 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 42 000 miljoner kronor.

### *Vidmakthållande av statens infrastruktur*

#### **Anslaget**

Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur används till utgifter för

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

- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik
- kompensation till godstransportörer på spår för icke-internaliserade kostnader för 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.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2016 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 4 Budgetförslag för 2016 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.**

*Miljoner kronor*

Anslag	2015	2016
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 202	20 973

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

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

*Tusental kronor*

Anslagspost	2015	2016
	Anslag	Förslag
<b>Vidmakthållande väg</b>	<b>12 718 778</b>	<b>12 755 814</b>
- Drift och underhåll	10 400 051	10 350 699
- Bärighet och tjälsäkring	1 187 436	1 200 650
- Bidrag för drift av enskild väg	1 131 291	1 204 465
<b>Vidmakthållande järnväg</b>	<b>7 332 120</b>	<b>8 040 445</b>
- Drift, underhåll och trafikledning	7 332 120	8 040 445
<b>Forskning och innovation</b>	<b>150 900</b>	<b>176 888</b>

**Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 20 700 miljoner kronor 2017–2021. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden flera år framåt i tiden. I propositionen föreslår regeringen därför att bemyndigandet ska avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Vidare ingår i bemyndigandet

framtida räntekostnader på upptagna lån. En kalkylränta på 2,10 procent, 3,30 procent respektive 4,00 procent används för åren 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,25 procent används.

Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

### *Övriga trafikslagsövergripande frågor*

#### **Anslagen**

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

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

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

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

Anslaget 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar genom det äldre regelverket om finansiering på området för TEN-T och nya Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

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

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



Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2016 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 6 Budgetförslag för 2016 för trafiklagsövergripande frågor**

*Miljoner kronor*

Anslag	2015	2016
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 283	1 297
1:7 Trafikavtal	831	831
1:8 Viss internationell verksamhet	25	26
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	47	48
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	349
1:12 Transportstyrelsen	2 020	2 043
1:13 Trafikanalys	63	67

När det gäller anslaget 1:8 Viss internationell verksamhet föreslås en permanent ökning med 710 000 kronor fr.o.m. 2016 för att finansiera tidigare missad växelkursdifferens. Regeringen föreslår att detta finansieras genom att anslaget 1:3 Trafikverket engångsvis minskas med 710 000 kronor 2016.

När det gäller anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut avser regeringen ge myndigheten i uppdrag att genomföra en studie om hur exempelvis innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden. Regeringen föreslår därför att 1 miljon kronor per år under åren 2016–2017 tillförs anslaget.

Regeringen anger att när det gäller anslaget 1:12 Transportstyrelsen har regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa en plan, och vid behov förslag, för hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens bruttoredovisade offentlighetsliga avgiftsbelagda verksamhet och i uppdragsverksamheten. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 4 maj 2015, och det bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

När det gäller anslaget 1:13 Trafikanalys föreslår regeringen en permanent satsning om 4 000 000 miljoner kronor per år fr.o.m. 2016 för att förbättra tillgången till statistik om utveckling och tillväxt för såväl enskilda branscher som de maritima näringarna som helhet. Förslaget finansieras genom en motsvarande sänkning av anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

## Bemyndigande

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med koncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2017–2027.

*Sjöfart***Anslagen**

Anslaget 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål är avsett för 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 för utgifter för ersättning för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal.

I propositionen föreslås att ett nytt anslag för sjöfartsstödet, 1:15 Sjöfartsstöd, förs upp på statens budget fr.o.m. 2016. Anslaget 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 svenskegistrerade fartyg. I propositionen påminner regeringen om att 2015 budgeteras och redovisas sjöfartsstödet på budgetens inkomstsida under inkomsttypen 8000 Utgifter som redovisas som krediteringar på skattekonto. Regeringen meddelar att förändringen inte kommer att påverka omfattningen eller stödet till den enskilda mottagaren. Den föreslagna ändringen beror på det nya regelverk för nationalräkenskaperna som infördes i september 2014. I propositionen anges att regeringen avser minska anslagsförbrukningen fr.o.m. 2017, vilket beräknas innebära en besparing om ca 20 miljoner kronor. Regeringen framför att detta görs mot bakgrund av regeringens avsikt att införa ett system med tonnageskatt. Införandet av ett system med tonnageskatt beräknas minska skatteintäkterna med 45 miljoner kronor per år från 2017.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2016 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 7 Budgetförslag för 2016 för sjöfartsområdet***Tusental kronor*

Anslag	2015	2016
	Anslag	Förslag
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	388 308
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik	162 284	162 284
1:15 Sjöfartsstöd*	0	1 604 000

\*Nytt anslag

**Sjöfartsverkets ekonomiska mål**

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska göras på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. I propositionen anges att Sjöfartsverkets resultat tidigare har påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytning genom flera stränga isvintrar, med undantag för vintern 2014/15 som var extremt mild. I propositionen anges att för

perioden 2016–2018 prognostiserar Sjöfartsverket ett positivt resultat efter finansiella poster. År 2017 upphör den tillfälliga ökningen av anslaget 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsändamål och anslaget 1:5 Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket trots det prognostiserar ett positivt resultat efter finansnetto. Soliditeten beräknas stiga till 19,6 procent i slutet av 2018. Regeringen anser dock att Sjöfartsverkets ekonomiska situation är fortsatt bekymmersam.

Regeringen bedömer att det nuvarande räntabilitetskravet på eget kapital om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel är motiverat som ett långsiktigt mål. Vidare anser regeringen att det är motiverat att det nuvarande soliditetsmålet på minst 25 procent ligger kvar. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Det föreslås att regeringen godkänner de ekonomiska målen och även fortsättningsvis bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet.

### Finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera det pågående projektet med anskaffning av sju nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar med egna likvida medel och med lån. Med anledning av detta föreslår regeringen att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 500 miljoner kronor. I propositionen föreslås även att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på ett räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller en affärsbank.

Som framgår av tabellen nedan planerar Sjöfartsverket investeringar för 631 miljoner kronor för perioden 2016–2018. Av propositionen framgår att investeringarna ska användas främst till nya helikoptrar och till dammsäkerhetshöjande åtgärder i både Södertälje och Trollhätte kanal. Man ska också investera i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler och it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket för perioden 2016–2018 godkänns. Investeringsplanen redovisas i tabell 8 nedan.

**Tabell 8 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2016–2018**

*Miljoner kronor*

	2016	2017	2018
	Budget	Beräknat	Beräknat
<b>Investeringar</b>			
Farleder/utmärkning	36,2	130,4	132,0
Isbrytning	34,2	11,0	11,5
Sjötrafikinformation (VTS)	21,0	22,0	22,0
Sjögeografisk information	14,1	8,8	6,8

Lotsning	57,0	27,3	43,3
Flyg- och sjöräddning	21,0	8,0	5,0
Gemensamma funktioner	7,5	7,3	7,0
<i>Summa investeringar</i>	<i>189,0</i>	<i>214,8</i>	<i>227,6</i>
<b>Finansiering</b>			
Lån	0	0	0
Egna medel	191,0	214,8	227,6
<i>Summa finansiering</i>	<i>191,0</i>	<i>214,8</i>	<i>227,6</i>

## Luftfart

### Anslag

Anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser disponeras av Trafikverket och får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten samt utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Regeringens bedömning är att för att det nationella nätverket av öppna beredskapsflygplatser för samhällsviktiga lufttransporter ska kunna upprätthållas behövs en ökning av anslaget 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser. Mot denna bakgrund föreslår regeringen en permanent satsning om 2,5 miljoner kronor fr.o.m. 2016. Förslaget finansieras genom en motsvarande sänkning av anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2016 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

### Tabell 9 Budgetförslag för 2016 för luftfartsområdet

*Tusental kronor*

Anslag	2015	2016
	Anslag	Förslag
1:6 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	80 013	82 513

### Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska vidare verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

I propositionen gör regeringen bedömningen att det är angeläget att Luftfartsverket fortsätter sitt effektiviseringsprogram, och regeringen gör vidare bedömningen att detta är förenligt med de avkastningskrav som ställs på Luftfartsverket, baserat på nuvarande verksamhetsförutsättningar.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav på 4 procent av eget kapital (som är beräknat på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat och att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. I propositionen framförs att enligt den prognos som redovisats uppnås 15 procent under vissa år under

perioden 2016–2019, men det finns fortfarande osäkerheter kopplade till pensionsskuldens utveckling. Regeringen anser dock inte att det är rimligt att minska målet för soliditeten även om det innebär att målet inte nås 2019. Vidare anser regeringen att utdelningskravet bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i Luftfartsverket för att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet.

Vidare föreslås i propositionen att regeringen bemyndigas att för 2016 låta Luftfartsverket placera likvida medel på ett räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår även att den bemyndigas att under 2016 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB och en ram om högst 150 miljoner kronor. Vidare föreslås att regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket köpa aktier eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

### **Finansiella befogenheter och investeringsplan**

Under 2015 har Luftfartsverket ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Regeringen föreslår att denna ram fortsätter att gälla även för 2016. Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2016–2019 uppgår till totalt 600 miljoner kronor, vilket är i linje med behovet av en långsiktig årlig investeringsnivå på 120 miljoner kronor. För 2015 har prognosen ökat på grund av en tillfällig anpassning till ett aktualiserat behov av vissa investeringar under året kopplade till primärradar till Sveriges sydöstra luftrum. För perioden 2016–2019 uppges de största investeringarna i Luftfartsverkets investeringsplan innefatta bl.a. följande.

- Ett pågående internationellt samarbetsprojekt (Coopans) för kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör.
- Remote Tower Centre (RTC), som är ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid framför allt små och medelstora flygplatser genom s.k. fjärrstyrda torn för att leda och övervaka trafik utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader. Planerade investeringar avser dels åtgärder kopplade till driftsättningen som ägde rum under våren 2015, dels fortsatt utveckling av systemet.
- Utrymme för att hantera alternativa anläggningar för kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm (s.k. contingency) i syfte att säkerställa kapacitet i händelse av att ordinarie anläggningar slås ut.
- System för hantering av aeronautisk information (ADQ).

För perioden 2016–2019 föreslås följande investeringsplan.

**Tabell 10 Investeringsplan för Luftfartsverket 2016–2019**

*Miljoner kronor*

	2016	2017	2018	2019
	Budget	Beräknat	Beräknat	Beräknat
<b>Investeringar</b>				
Coopans	27	30	30	27
RTC	10	10	16	15
Contingency	25	25	25	23
Primärradar (PSR), MA SA m.m.	102	-	-	-
SUPS	13	13	2	-
Övrigt	43	42	31	55
<i>Summa investeringar</i>	<i>220</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	<i>120</i>
<b>Finansiering</b>				
Lån	0	0	0	0
Egna medel	220	120	120	120
<i>Summa finansiering</i>	<i>220</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	<i>120</i>

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Luftfartsverket för perioden 2016–2019 godkänns.

### *Informationssamhället*

#### **Anslagen**

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

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

Anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden, vilket inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får även användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

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

Anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till

bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Vidare får anslaget användas för utgifter för åtgärder för driftssäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får även användas för administration av åtgärderna.

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2016 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 11 Budgetförslag för 2016 för informationssamhället**

*Miljoner kronor*

Anslag	2015	2016
	Anslag	Förslag
2:1 Post- och telestyrelsen	27	28
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	135	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	31	36
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	18	12
2:5 Driftssäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120	126
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	47	55

När det gäller anslaget 2:4 Informationsteknik och telekommunikation framför regeringen att den sänkta anslagsnivån beror på tidigare beslut om bl.a. överföring av medel till anslaget 2:5 Driftssäker och tillgänglig elektronisk kommunikation för införandet av bredbandskoordinatorer.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse ökas med 10 miljoner kronor för genomförandet av eIDAS-förordningen. Anslagsnivån sänks dock även beroende på återställning av tidigare beslut.

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

Åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation finansieras genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Regeringen föreslår att avgiftsuttaget fastställs till högst 100 miljoner kronor under 2016, vilket är oförändrat jämfört med de senaste åren.

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra ekonomiska åtaganden för verksamheten, främst genom fleråriga avtal efter upphandling, föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2016

- 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 170 miljoner kronor 2017 och 2018
- för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 36 miljoner kronor 2017–2021
- för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 miljoner kronor 2017–2019.

## Motionerna

### *Moderaterna*

I kommittémotion 2015/16:3057 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) konstateras att en fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i den globala konkurrensen. Det lägger även grunden för fler jobb. Motionärerna pekar vidare på att genom kloka infrastrukturinvesteringar kan ett mer hållbart samhälle byggas samtidigt som Sverige blir mer sammankopplat och mer konkurrenskraftigt.

I motionen anges att en viktig reform för jobben, miljön och industrin i Sverige är att tillåta tyngre lastbilar, upp till 74 ton. I yrkande 2 framförs följaktligen att moderaterna vill satsa 300 miljoner kronor årligen under åtta år så att tyngre lastbilar, upp till 74 ton, ska kunna trafikera vägarna. Som skäl för yrkandet lyfts bl.a. fram att utvärderingar visar att tyngre och längre lastbilar sänker CO<sub>2</sub>-utsläppen per transporterat ton med ca 10 procent, ökar företagets produktivitet med 20–25 procent och sänker företagets kostnader med 8–15 procent. Motionärerna vill genomföra det förslag som tidigare har tagits fram av Alliansen. De prioriterade sträckorna är enligt moderaterna E6, E4, E10, E18, E20 och delar av riksvägarna 40, 50, 55 och 56. Satsningen som föreslås i motionen inkluderar att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton.

I motionen framförs vidare att både människor och företag måste våga använda sig av tåget och att dagens situation är ohållbar. Motionärerna pekar på att alliansregeringen fördubblade pengarna till drift och underhåll av järnvägen samtidigt som det gjordes rekordstora infrastruktursatsningar. I yrkande 3 anges att Moderaterna vill satsa ytterligare 1,4 miljarder kronor årligen på extra järnvägsunderhåll.

I yrkande 4 framförs vidare att regeringen för 2016 åter bör höja Trafikverkets anslagskredit för anslaget 1:1 Utveckling av statens



transportinfrastruktur till 10 procent av hela anslaget. Motionärerna pekar på att den minskning från 10 procent till 3 procent som regeringen föreslår har stor påverkan på Trafikverkets arbete med järnvägen.

Moderaterna föreslår sammanfattningsvis i yrkande 1 en minskning av anslagen för 2016 med 25 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Sverigedemokraterna*

I kommittémotion 2015/16:2353 av Tony Wiklander m.fl. (SD) framhålls att Sverigedemokraterna motsätter sig regeringens förslag att minska sjöfartsstödet för att finansiera tonnageskatten. I motionen anges att sjöfartsstödet är viktigt bl.a. för att säkra framtida behov av kvalificerad svensk besättning. Motionärerna skjuter därför till medel för att behålla stödet på befintlig nivå.

I motionen framförs också att Sverigedemokraterna gärna ser att svaveldirektivet utökas till att gälla hela EU. Vidare framförs att motionärerna för att stärka sjöfarten och fortsätta med den mycket efterfrågade sjöfartsmiljarden föreslår att farledsavgifterna minskas med 250 miljoner kronor genom att kostnaden för isbrytningen i stället läggs på staten. Vidare vill motionärerna införa en stimulans på 27 miljoner kronor i form av avskaffad farledsavgift för de kryssningsfartyg som lämnar sitt grå- och svartvatten i hamn i stället för att dumpa det i havet.

Sverigedemokraterna vill även anslå ökade medel för såväl utveckling som vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Utöver övriga satsningar vill Sverigedemokraterna även införa en marknadspott för investeringar motsvarande 2 procent av hela utgiftsområde 22 Kommunikationer. Marknadspotten är tänkt att snabbt kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet.

I motionen framförs att Sverigedemokraterna vill ge Inlandsbanan och tvärbanorna ett rejält lyft, och de vill därför ge Trafikverket i uppdrag att modernisera dessa. Sverigedemokraterna vill också inleda projekteringen av Norrbotniabanan. I motionen framförs att Sverigedemokraterna även budgeterar för en kraftig upprustning av Malmbanan och övriga sträckor av betydelse för gruvnäringen.

Sammantaget föreslår Sverigedemokraterna en höjning av anslagen för 2016 med 417 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Centerpartiet*

I kommittémotion 2015/16:3153 av Anders Åkesson m.fl. (C) föreslår Centerpartiet att anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med 174 miljoner kronor och att anslag 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur ökar med 85 miljoner kronor. Motionärerna föreslår vidare att anslag 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut minskas med 1 miljon kronor.

Sammanfattningsvis föreslås således att anslagen för 2016 för utgiftsområde 22 minskas med 90 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Liberalerna*

I kommittémotion 2015/16:3203 av Said Abdu m.fl. (FP) konstateras att människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Liberalerna understryker därför vikten av att rusta upp och bygga ut väg- och järnvägsnätet. Motionärerna konstaterar att alliansregeringen hade den mest ambitiösa plan för infrastruktur som någon regering har antagit. Vidare pekar motionärerna på att anslagen för drift och underhåll av järnvägen fördubblades under alliansregeringen.

I motionen avvisar motionärerna de 500 miljoner kronor som regeringen har avsatt till stadsmiljöavtal och pekar på att detta är en kommunal uppgift. Vidare avvisar motionärerna de 75 miljoner kronor under anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur som är avsatta för eventuell kompensation till följd av höjda banavgifter.

Liberalerna föreslår att staten tar fram standardkontrakt som myndigheter, kommuner osv. kan använda samt informationsinsatser. Liberalerna föreslår därför att anslaget 2:6 Trafikavtal ökas med 5 miljoner kronor 2016.

I motionen föreslås vidare att PLO-uppräkningsen för åren 2016–2018 justeras på samma sätt som för innevarande budgetår.

Liberalerna föreslår sammanfattningsvis att anslagen för 2016 minskas med 569 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Kristdemokraterna*

I kommittémotion 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD) framförs att bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välbefinnande, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. Motionärerna konstaterar att för ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse och understryker vikten av att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Kristdemokraterna vill bl.a. se ökad trafiksäkerhet på vägarna, förbättrade konkurrensvillkor inom åkeri- och sjöfartsnäringen, minskat fusk inom taxibranschen samt ökade investeringar till drift- och underhåll av järnvägen. Vidare framförs att laddinfrastrukturen för elbilar ska byggas ut och flygets miljöpåverkan minskas. Kristdemokraternas utgångspunkt är också att kommunikationstjänster och bredband i första hand ska tillhandahållas av marknaden men att staten ska säkerställa goda villkor och undanröja hinder för utvecklingen.

I yrkande 17 i nämnda motion och i yrkande 8 i kommittémotion 2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) framförs att Kristdemokraterna vill förstärka drift- och underhåll av järnvägen och instämmer därför i regeringens satsning om 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018.

I yrkandena 21 och 31 i kommittémotion 2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD), yrkande 5 i kommittémotion 2015/16:1938 av Caroline Szyber m.fl. (KD), kommittémotion 2015/16:2018 yrkande 14 av Desirée Pethrus m.fl. (KD) samt yrkandena 5 och 9 i kommittémotion 2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD) föreslår Kristdemokraterna liksom regeringen satsningar för att öka investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet samt kollektivtrafiken på landsbygden.

I kommittémotion 2015/16:3148 yrkande 1 av Robert Halef m.fl. (KD) framförs vidare att Kristdemokraterna avvisar de 75 miljoner kronor per år 2016–2019 som regeringen föreslagit som kompensation för höjda banavgifter. Motionärerna menar att det mest rimliga är att avvakta det uppdrag som Trafikverket ska redovisa den 30 november 2015.

Kristdemokraterna föreslår sammanfattningsvis att anslagen för 2016 minskas med 224 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

## Utskottets ställningstagande

### *Inledande kommentarer*

Av bestämmelserna i budgetlagen följer att beslut om anslag eller andra utgifter i staten fastställs för varje utgiftsområde genom ett särskilt beslut, vilket innebär att samtliga anslag 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 ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår för 2016 till 54 122 miljoner kronor. Förslaget är beräknat med utgångspunkt i målen för transportpolitiken och politiken för informationssamhället och i enlighet med den inriktning på politiken som redovisas i budgetpropositionen.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 22 oktober 2015 har trafikutskottet ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Avvikande meningar lämnades av Moderaterna, Sverigedemokraterna, Folkpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna. Oppositionspartiernas förslag till anslag för 2016 redovisas i bilaga 2.

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

### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

Det är viktigt att uppnå ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart transportsystem. Värlägnade investeringar i infrastruktur och transportsystem bidrar till företagande och tillväxt, bl.a. genom goda förutsättningar för effektivare transporter, förbättrad leveranssäkerhet och en utvidgad arbetsmarknad.

Riksdagen beslutade i december 2012 att av den samlade planeringsramen för den nationella trafikslagsövergripande planen 2014–2025 ska 281 miljarder kronor användas för att utveckla infrastrukturen. Den tidigare alliansregeringen fastställde sedan i april 2014 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. I den aktuella planen ingår ett stort antal angelägna medelstora och stora byggprojekt, som t.ex. Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg samt Ostlänken mellan Järna och Linköping som enligt utskottets mening är väl ägnade att förstärka landets transportsystem.

Utskottet välkomnar att flera satsningar i budgetpropositionen är inriktade mot regional tillväxt och landsbygden. Regeringen föreslår bl.a. en tidsbegränsad satsning på kollektivtrafiken i landsbygden på 199 miljoner kronor 2016. I propositionen förtydligar regeringen att det bl.a. kan röra sig om förbättringsåtgärder på järnvägar i landsbygden eller investeringar som främjar ökat kollektivtrafikresande med buss. Regeringen föreslår även att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ges i uppdrag att genomföra en studie om hur exempelvis innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygden. Utskottet välkomnar satsningen.

Utskottet har vid flera tillfällen framfört att cykeln är ett transportmedel med många fördelar. Den tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är cykeln i princip oslagbar som transportmedel. Cykling har dessutom positiva effekter på folkhälsan. Mot den bakgrunden är utskottet också positivt till regeringens tvååriga satsning med 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017 på cykelfrämjande åtgärder.

### *Stadsmiljöavtal*

Utskottet har vid flera tillfällen framhållit att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Utskottet menar att kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl anpassad kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. När det gäller motionsförslaget om att avvisa satsningen på stadsmiljöavtal kan utskottet konstatera att i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22) aviserade regeringen att 500 miljoner kronor per år skulle avsättas till insatser för förbättrade stadsmiljöer 2015–2018 i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafiken i tätorter. Riksdagen biföll regeringens ökade satsning om 500 miljoner kronor (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:85). Utskottet påminner om att syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra

till att uppfylla miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik. Utskottet välkomnar satsningen och anser att den på ett bra sätt kan komma att bidra till en sådan kollektivtrafik som utskottet tycker är viktig.

### *Nivå på anslagskredit*

När det gäller motionsförslaget om att höja nivån på Trafikverkets anslagskredit i fråga om anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur kan utskottet inledningsvis konstatera att myndigheternas anslagskrediter styrs av budgetlagens bestämmelser och regleras i respektive myndighets regleringsbrev. I normalfallet är nivån på anslagskrediten 3 procent, men den kan i undantagsfall vara högre. Den sänkning av nivån på anslagskredit som regeringen har gjort för anslag 1:1 är således en återgång till normal nivå. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen är oförhindrad att när som helst under året justera nivån på anslagskrediten om det skulle visa sig vara påkallat.

### *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*

Utskottet vill framhålla att en väl fungerande järnväg är en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivt transportalternativ för exportindustrins godstransporter och för arbetspendlingen. Ett väl fungerande järnvägssystem kan också verksamt bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och utveckla ett hållbart samhälle. Utskottet instämmer med regeringen i att behovet av underhåll på järnvägen är mycket stort. Sverige har under många år satsat för små resurser på drift och underhåll av järnvägssystemet, vilket har bidragit till den förseningsproblematik som systemet dras med. Därför välkomnade utskottet den förstärkning på 620 miljoner till drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen som gjordes 2015 som en följd av riksdagens beslut med anledning av propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, ytr. 2014/15:TU6y) liksom den aviserade fortsatta tillfälliga förstärkningen under perioden 2016–2018 med 1 240 miljoner kronor per år. Utskottet instämmer med regeringen i att underhållsinsatserna på järnvägen bör koncentreras till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst.

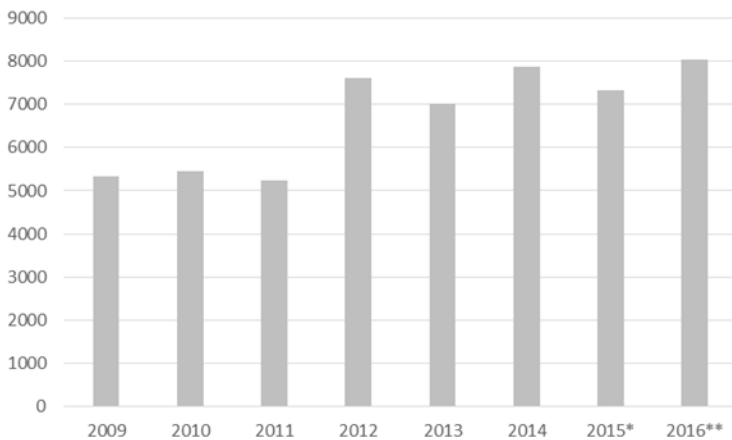
Utskottet vill i sammanhanget peka på att det vid flera tillfällen har konstaterat att frågan om ansvaret för utförande av järnvägsunderhåll är viktig. Utskottet instämmer med regeringen i att det är nödvändigt att Trafikverket har tillräcklig kunskap om anläggningens tillstånd och nödvändiga åtgärdsbehov för att kunna fullgöra förvaltningsansvaret i alla delar från långsiktig planering till säkrandet av effektivt genomförda (operativa) åtgärder. Utskottet är därför mycket positivt till att regeringen framför att den avser att vidta åtgärder för att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

Utskottet har den 10 november 2015 träffat infrastrukturminister Anna Johansson och Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon. Infrastrukturministern framhöll då att regeringen anser att det är av stor betydelse att man satsar på järnvägsunderhåll. Vidare framhöll ministern att regeringen har kallat samman järnvägens aktörer för att diskutera de utmaningar som järnvägen har vintertid. Det framhölls att aktörerna förefaller vara väl förberedda och att samverkan mellan berörda aktörer har förbättrats. Utskottet välkomnar detta. Utskottet fick också med tillfredsställelse veta av generaldirektör Lena Erixon att Trafikverket arbetar för att få ett mer effektivt järnvägsunderhåll genom att skaffa mer kunskap om spåren, samarbeta och föra en tidig dialog med operatörerna samt planera bättre.

Utskottet välkomnar även den tidsbegränsade satsning som regeringen nu föreslår på vägar och järnvägar i landsbygd. I propositionen pekar regeringen på att tillgången till kollektivtrafik som alternativ till bil är begränsad på landsbygden. Regeringen föreslår därför tidsbegränsade satsningar på förbättrat vägunderhåll respektive järnvägsunderhåll med 100 miljoner kronor per år 2016–2019. I propositionen anges att Trafikverket kommer att få i uppdrag av regeringen att återkomma om underhållsåtgärder som i närtid kan öka järnvägens funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna. Detta kommer enligt utskottets mening att främja möjligheten till regional tillväxt och goda levnadsvillkor på landsbygden.

### **Diagram 1 Utvecklingen av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2009–2016 (löpande priser)**

*Miljoner kronor*



\* *Prognos.*

\*\* *Förslag enligt budgetpropositionen för 2016.*

### *Banavgifter*

När det gäller motionsförslag om att avvisa regeringens förslag om att kompensera järnvägsföretagen för icke-internaliserade kostnader för godstransporter på järnväg vill utskottet påminna om att skapandet av ett ekologiskt hållbart transportsystem med låga koldioxidutsläpp är en av transportsektorns största utmaningar. En viktig pusselbit i detta är att skapa möjligheter för resenärer och transportköpare att välja klimatsmarta transportalternativ. Med rätt förutsättningar kan järnvägen, enligt utskottets mening vara ett sådant alternativ. Mot den bakgrunden har utskottet tidigare framfört att banavgifterna inte bör höjas på bekostnad av järnvägens konkurrenskraft gentemot övriga transportslag. Utskottet välkomnar därför det uppdrag som regeringen har gett Trafikverket om att se över de EU-rättsliga förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen för icke-internaliserade kostnader för godstransporter på järnväg visavi väg och sjöfart för att därigenom stärka järnvägens konkurrenskraft. Utskottet ser även positivt på den compensation som regeringen föreslår om preliminärt 75 miljoner kronor per år 2016–2019.

### *Långa och tunga lastbilar*

När det gäller motionsförslaget om att satsa 300 miljoner kronor årligen under åtta år så att tyngre lastbilar, upp till 74 ton, ska kunna trafikera vägarna vill utskottet framhålla att regeringen den 16 april 2015 beslutade om en ändring i trafikförordningen av maxvikten på lastbilar till 64 tons bruttovikt. Utskottet vill även påminna om att regeringen den 13 maj 2015 gav Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillåta att tyngre fordon trafikerar vissa delar av det allmänna vägnätet (dnr. N2015/4204/MRT). Uppdraget ska redovisas den 20 november 2015. Utskottet välkomnar att regeringen har tillsatt en utredning i frågan och anser att detta är ett steg i rätt riktning för att främja ett effektivt transportsystem som kan möta industrins och företagens transportbehov. Utskottet menar att den nu tillsatta utredningen tillsammans med de tidigare utredningar som har gjorts om tyngre och längre lastbilar bör kunna ge regeringen underlag för att med skyndsamhet kunna genomföra förordningsändringar och/eller om så skulle krävas återkomma med förslag till riksdagen om de lagändringar som krävs för att det ska bli tillåtet för lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet. Utskottet anser inte att utfallet av Trafikverkets utredning bör föregripas.

### *Sjöfart*

Vad beträffar sjöfarten vill utskottet inledningsvis framhålla vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. En stark svenskflaggad fartygsflotta säkrar Sveriges möjligheter att påverka i miljö- och

säkerhetsfrågor i internationella forum. Dessutom bidrar den svenska sjöfarten dels till att skapa arbetstillfällen både direkt och indirekt, dels med skatteintäkter.

Utskottet vill även påminna om att utskottet har genomfört en uppföljning av sjöfartsnärings och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9). Utskottet konstaterar att uppföljningen tydligt visar att det finns utrymme för förbättringar för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att det är angeläget att dessa genomförs inom en snar framtid. Den ökade utflaggningsstakten under senare år beror främst på utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem. Utskottet har tidigare framfört att det förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra de områden som uppmärksammas i uppföljningen som särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen avser att föreslå riksdagen att ett system med tonnageskatt införs. Regeringen föreslår även en satsning med 4 miljoner kronor per år från 2016 för statistik-, utvärderings-, och analysverksamhet inom transportområdet när det gäller maritima näringar. Regeringen framför att genom förslaget ges förutsättningar att vidta åtgärder eller följa upp effekterna av åtgärder för att utveckla de maritima näringarna. Utskottet är positivt till detta och noterar samtidigt att anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med 4 miljoner kronor per år från 2016.

Utskottet ser positivt på att det anges i propositionen att Sjöfartsverket prognostiserar ett positivt resultat efter finansnetto och att soliditeten beräknas stiga till 19,6 procent i slutet av 2018. I propositionen framförs att de åtgärder som tidigare har vidtagits, såsom ökningen av anslaget för utgifter för sjö- och flygräddning och utgifter för isbrytningsverksamheter, beräknas stärka Sjöfartsverkets ekonomiska ställning. Utskottet välkomnar detta och ser framför sig att det kan bidra till en konkurrenskraftig sjöfart.

### *Farledsavgifter*

När det gäller motionsförslag om farledsavgifterna vill utskottet påminna om att det för närvarande pågår en översyn av farledsavgiftssystemet inom Sjöfartsverket. Sjöfartsverket ser över samtliga avgifter som ett led i att få balans till 2017 då den s.k. sjöfartsmiljarden utgår. Därför har verket tillsatt ett projekt med uppdrag att ta fram en ny avgiftsmodell som dels säkrar Sjöfartsverkets grundfinansiering, dels bidrar till att minska sjöfartens miljöpåverkan. Den nya modellen ska gälla fr.o.m. den 1 januari 2017. Utskottet finner ingen anledning att föregripa utredningen. Inför 2015 har Sjöfartsverket avvecklat den tidigare svavelavgiften eftersom SECA-reglerna (Sulphur Emission Control Area, Svavelkontrollområden) nu är så stränga att det inte behövs några ytterligare incitament för att sänka svavelhalten i fartygsbränsle. Denna justering innebär att svavelavgiften togs bort samtidigt



som Sjöfartsverket sänkte farledsavgifterna med 45 miljoner kronor under de år som den s.k. sjöfartsmiljarden finns att tillgå.

### *Sjöfartsstöd*

När det gäller motionsförslag om sjöfartsstöd vill utskottet påminna om att den minskning av sjöfartsstödet som regeringen föreslår fr.o.m. 2017 görs mot bakgrund av regeringens avsikt att införa ett system med tonnageskatt. Utskottet välkomnar regeringens avisering om att införa ett system för tonnageskatt men vill samtidigt påminna om att införandet av ett sådant system beräknas minska skatteintäkterna med 45 miljoner kronor per år från 2017. Utskottet finner därmed att regeringens förslag är väl avvägt.

### *Luftfart*

Utskottet anser att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur. Det innebär att alla trafikslag nyttjas på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt och att luftfarten ingår som en viktig del i detta. För att kunna nå målet om att ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020 är goda kommunikationer inom landet och ut i resten av världen en nödvändighet. I propositionen framförs att regeringen bedömer att det krävs en utökning av resurserna för att det nationella nätverket av öppna beredskapsflygplatser för samhällsviktiga luftransporter ska kunna upprätthållas. Regeringen föreslår därför en satsning om 2,5 miljoner kronor per år från 2016. Utskottet välkomnar satsningen.

Utskottet har inte heller i övrigt något att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen om Luftfartsverkets ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan och anser att förslagen är väl avvägda.

### *Politiken för informationssamhället*

Utskottet kan konstatera att Sverige har en fortsatt stark position vad gäller it-användning och bredband. Digitaliseringens möjligheter används av människor och företag i hela Sverige, och användningen för kommunikation, handel och kontakter med myndigheter fortsätter att öka. Utskottet finner det också glädjande att Sverige i en internationell jämförelse intar en tätposition i it-relaterade frågor.

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen i avsnittet om politiken för informationssamhället.

## **Sammanfattande ställningstagande**

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar,

ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan samtliga här behandlade motionsförslag avstyrks, dvs. motionerna 2015/16:1938 (KD) yrkande 5, 2015/16:2018 (KD) yrkande 14, 2015/16:2353 (SD), 2015/16:3057 (M) yrkandena 1–4, 2015/16:3147 (KD) yrkandena 5, 8 och 9, 2015/16:3148 (KD) yrkandena 1, 17, 21 och 31, 2015/16:3153 (C) samt 2015/16:3203 (FP).

## Transportstyrelsens tillsynsavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att den bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet. Riksdagen bifaller därmed ett motionsförslag om detta.

Jämför reservation 1 (S, MP).

### Motionen

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) påpekas i yrkande 18 att statlig tillsyn och statligt godkännande, t.ex. genom Transportstyrelsen, ibland är en förutsättning för att kunna driva företag. Enligt motionärerna behöver avgiften för tillsyn och godkännande utformas med utgångspunkt från brukaren och med ett effektivitetsperspektiv. Därför yrkar motionärerna att det bör vidtas en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynskostnader med incitament till att nå effektivitet.

### Utskottets ställningstagande

Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning finansieras i huvudsak med avgifter inom samtliga trafikslag. Detta har gjort konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen mer jämförbara och främjar ett trafikslagsövergripande synsätt. Det är Transportstyrelsen som närmare utformar avgifternas storlek baserat på den tid som går åt för handläggningen av respektive produkt eller tjänst.

Utskottet har uppmärksammat att avgiftssystemet har brister som framför allt drabbar mindre företag. Utskottet vill i sammanhanget understryka att entreprenörskap och företagande är avgörande för jobb och utveckling i hela landet. Inom transportsektorn är Transportstyrelsens tillsyn ofta en förutsättning för att driva företag. Därför är det viktigt att avgifternas storlek utformas ur ett effektivitetsperspektiv med utgångspunkt från brukaren. Exempelvis bör ett litet företag med flera mindre fordon eller fartyg kunna få tillsyn som en enhet med en avgift för hela företaget i stället för att varje fordon ska få tillsyn och avgifter ska betalas separat. Utskottet är övertygat om att ett

sådant synsätt skulle leda till effektivitetsförbättringar och underlätta för mindre företag i transportsektorn.

Regeringen gav den 10 september 2015 Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp tillämpningen och konsekvenserna av de bemyndiganden som sedan 2011 gäller för myndighetens avgiftsuttag. I uppdraget ingår att redovisa hur avgiftsnivåerna har utvecklats, hur undantag från kravet på full kostnadstäckning för några delmarknader har utvecklats och hur subventioner av avgifterna har finansierats och redovisats. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2016. Utskottet välkomnar detta men anser samtidigt att det vore lämpligt att i samband med detta uppdrag även se över hur tillsynsavgifterna förhåller sig till effektivitet ur ett brukarperspektiv.

Utskottet föreslår därför att riksdagen bifaller motion 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 18 och riktar ett tillkännagivande till regeringen om att den bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet.

## Myndighetsavgift för flyget

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion rörande myndighetsavgift för flyget. Utskottet anser att frågan om myndighetsavgifter ryms inom det uppdrag som regeringen har gett till en särskild utredare att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Vidare framhåller utskottet att det under arbetet med en luftfartsstrategi är lämpligt att beakta de utmaningar som tillsynsavgifter innebär för den svenska flygbranschens redan ansträngda situation.

Jämför reservation 2 (M, C, L, KD).

### Motionen

I motion 2015/16:1730 påpekar Edward Riedl (M) att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att i större utsträckning tillämpa principen att den som får tillsyn av sin verksamhet ska stå för hela kostnaden. Transportstyrelsen har därefter fryst höjningar och i vissa fall till och med sänkt avgifterna. Motionären lyfter fram att många länder går i motsatt riktning och inför myndighetsavgifter. En höjd myndighetsavgift skulle innebära att alla flyg som trafikerar Sverige är med och betalar för Transportstyrelsens verksamhet. Motionären yrkar därför att det bör tas fram förslag på högre myndighetsavgifter. Enligt motionären bör det övervägas om myndighetsavgiften ska höjas till 10 kronor per flygbiljett.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet är väl medvetet om den svenska flygbranschens ansträngda situation. För att vi ska kunna behålla våra svenska flygbolag och upprätthålla den höga säkerhetsstandard vi har i Sverige är det angeläget att svenska flygföretag ges möjlighet att fortsätta verka i Sverige. Utskottet anser att det är lämpligt att under det pågående arbetet med framtagandet av en luftfartsstrategi inkludera de utmaningar som tillsynsavgifter innebär för flygbolagen.

Regeringen har gett Transportportstyrelsen i uppdrag att följa upp tillämpning och konsekvenser av Transportstyrelsens avgifter och däri ingår myndighetsavgiften. Uppdraget ska slutredovisas den 31 mars 2016. Därtill kommer att regeringen har gett en särskild utredare i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur en skatt på flygresor kan utformas. Inom detta uppdrag ryms enligt utskottets mening även frågan om myndighetsavgiften för flyget.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr 2010/11:58 och rskr 2010/11:59). Syftet var att konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen skulle göras mer jämförbara och att det trafikslagsövergripande synsättet skulle främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Som en följd av detta har Transportstyrelsen arbetat för att helt fasa ut subventionen av de direkta avgifterna genom myndighetsavgiften. Det som återstår av myndighetsavgiften finansierar framförallt regelgivningen, dvs. verksamhet som enligt principerna ska finansieras av skattekollektivet.

Regeringen uttalade i den ovannämnda propositionen att man bedömde att luftfartssektorn i en större utsträckning än tidigare skulle komma att finansieras via skattekollektivet. Vidare uttalade regeringen att det endast skulle göras marginella justeringar för luftfartsområdet då Transportstyrelsen bedömde att ytterligare överväganden behövdes och eftersom hänsyn måste tas till branschens mycket ansträngda situation.

Med hänsyn till det ovan anförda avstyrker utskottet motion 2015/16:1730 (M).

## Sjöfartsverkets finansiering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande rörande Sjöfartsverkets finansiering. Utskottet anger att det är effektivt och ändamålsenligt att låta Sjöfartsverkets verksamhet finansieras med avgifter från brukarna.

Jämför reservation 3 (V).

## Bakgrund

Sjöfartsverket är sedan 1986 ett affärsverk under Näringsdepartementet. Ett affärsverk finansierar sin verksamhet med intäkter från de tjänster och produkter det tillhandahåller. Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter på handelssjöfarten. De viktigaste avgifterna är farledsavgifter och lotsavgifter. Verkets kostnader för bl.a. fritidsbåttrafiken finansieras över statsbudgeten. Isbrytning i farlederna finansieras helt och hållet av farledsavgifterna.

## Motionen

Emma Wallrup m.fl. (V) framför i yrkande 6 i kommittémotion 2015/16:188 att en bättre sjöfartsinfrastruktur krävs för att svensk sjöfart ska kunna utvecklas. Motionärerna påpekar att Sjöfartsverket till största delen finansieras av avgifter, t.ex. farledsavgifter. Vidare påpekas att Sjöfartsverket är ålagt ett avkastningskrav. Finansieringsmodellen leder enligt motionärerna till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen. Därför yrkar motionärerna att regeringen bör utreda konsekvenser och förutsättningar för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.

## Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det effektivt och ändamålsenligt att till största delen finansiera Sjöfartsverkets verksamhet med avgifter direkt från brukarna. Utskottet är medvetet om att sjöfarten har upplevt minskade godsvolymer och ett minskat antal anlöp, vilket har lett till minskade intäkter från farledsavgifter. Med anledning av detta har Sjöfartsverket genomfört ett omfattande internt effektiviseringsarbete, och verket har realiserat stora kostnadsbesparingar med bibehållen verksamhet. Utskottet välkomnar detta.

Sjöfartsverket ser för närvarande över sitt avgiftssystem i syfte att få till stånd ett system som är stabilt gentemot konjunktursvängningar och som möter det faktum att fartygen blir allt större och därmed färre.

Utskottet vill också påminna om att det i trafikutskottets uppföljning av sjöfarten och dess konkurrenskraft (2014/15:RFR9) anges rörande farledsavgifterna att av avgifternas konstruktion följer att hamn-, farleds- och lotsavgifter har en försumbar betydelse för rederiernas flaggval. Till skillnad från registreringskostnaderna beror dessa avgifter endast på fartygets storlek och/eller kapacitet och är således flaggneutrala.

Utskottet finner sammanfattningsvis inte skäl att vidta några åtgärder med anledning av motion 2015/16:188 (V) yrkande 6.

## Samråd med intresseorganisationer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden rörande samråd med intresseorganisationer. Utskottet framhåller vikten av trafikslagsövergripande samråd med branschen men påpekar att detta inte behöver ske genom Logistikforum. Vidare pekar utskottet på att myndigheterna tar till sig intresseorganisationers synpunkter på flera olika sätt, bl.a. genom samråd och remissförfaranden.

Jämför reservationerna 4 (M, C, L, KD) och 5 (SD).

### Motionerna

Sara-Lena Bjälkö (SD) anför i motion 2015/16:2042 att motorhobbyn är på framväxt i Sverige. Detta ger såväl arbetstillfällen som inkomster till staten. Motionären anser att intresseorganisationer för motorhobbyn bör få insynsplatser i relevanta myndigheter samt bli ett bollplank för dessa myndigheter. Därför yrkar motionären att regeringen bör utöka samarbetet med berörda organisationer i motorbranschen.

I kommittémotion 2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) framhålls under yrkande 29 att svenska företag är mycket beroende av export och import, vilket i sin tur ställer krav på logistik. Därför inrättade alliansregeringen ett Logistikforum som dock den nuvarande regeringen har lagt ned. Motionärerna yrkar att Logistikforum, eller liknande transportslagsövergripande forum, återupprättas.

### Utskottets ställningstagande

Enligt utskottet är det angeläget med en nära och kontinuerlig dialog med bransch- och intresseorganisationer. Näringsdepartementet för också en dialog med branschen genom många olika kanaler, inte minst de trafikslagsvisa branschråd som anordnas av Näringsdepartementet.

Även om utskottet anser att det är mycket viktigt med en ständigt pågående och nära kontakt med branschen – inte minst i trafikslagsövergripande frågor, är det enligt utskottet inte nödvändigt att kontakten tar formen av Logistikforum.

Det är viktigt intresseorganisationers kunskap tas till vara och att de ges insyn i beslutsfattande samt möjlighet att lämna synpunkter i frågor som berör dem. Utskottet vill lyfta fram att myndigheterna på transportområdet ordnar samråd med intresseorganisationer och skickar ut förslag på remiss till dem. Enligt utskottets mening är detta ett effektivt tillvägagångssätt. Även myndigheterna gynnas av kontinuerliga kontakter med intresseorganisationerna.

Utskottet avstyrker därför motionerna 2015/16:3059 (M, C, FP, KD) yrkande 29 och 2015/16:2042 (SD).

# Reservationer

## 1. **Transportstyrelsens tillsynsavgifter, punkt 2 (S, MP)**

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Andersson (S) och Teres Lindberg (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 18.

### *Ställningstagande*

Den verksamhet hos Transportstyrelsen som rör tillstånd, tillsyn och registerhållning finansieras fr.o.m. den 1 januari 2011 i huvudsak med avgifter. Avgifterna är beräknade på den tid som går åt för handläggning av respektive produkt eller tjänst. Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter inom samtliga trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och rskr. 2010/11:59). Syftet var att konkurrensvillkoren skulle göras mer jämförbara mellan de fyra trafikslagen och att det trafikslagsövergripande synsättet skulle främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Som en följd av detta har Transportstyrelsen arbetat för att helt fasa ut subventionen av de direkta avgifterna genom myndighetsavgiften. Det som återstår av myndighetsavgiften finansierar framför allt regelgivningen, dvs. verksamhet som enligt principerna ska finansieras av skattekollektivet. De avgifter som tas ut för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning betalas in till statskassan och kommer tillbaka till Transportstyrelsen som ett anslag. Myndigheten är därför i formell bemärkelse i huvudsak anslagsfinansierad, men i praktiken täcks således myndighetens kostnader av avgifter som erläggs som ersättning för de uppgifter medborgare och näringsliv efterfrågar.

De avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter är beräknade på den kostnad som är kopplad till respektive ärende. Huvudprincipen är därmed att varje enskild tillståndshavare ska betala den avgift som motsvarar de kostnader som ärendet genererar.

Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås. Korssubventionering är inte tillåten. För att avgifterna ska bli så rättvisa som möjligt tar Transportstyrelsen hänsyn till en s.k. komplexitetsprincip. Det innebär att en tillståndsinnehavare med ett mindre komplext tillstånd, inte bör belastas med samma kostnader som en tillståndsinnehavare med ett mer



komplext tillstånd. Avgifterna bör inte generera vare sig underskott eller överskott över tiden. Däremot kan enskilda avvikelser förekomma enskilda år och över kortare perioder. Om vissa avgifter visar sig generera kontinuerliga över- eller underskott kan det innebära att avgifterna måste sänkas eller höjas.

Vi vill påminna om att regeringen den 10 september 2015 gav Transportstyrelsen i uppdrag att följa upp tillämpningen och konsekvenserna av de bemyndiganden som sedan 2011 gäller för myndighetens avgiftsuttag. I uppdraget ingår att redovisa hur avgiftsnivåerna har utvecklats, hur undantag från kravet på full kostnadstäckning för några delmarknader har utvecklats och hur subventioner av avgifterna har finansierats och redovisats. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2016. Detta innebär att avgiftssystemet följs upp, och enligt vår mening bör nu resultatet av den pågående utredningen inväntas.

Motion 2015/16 (M, C, FP, KD) yrkande 18 bör därför avslås.

## **2. Myndighetsavgift för flyget, punkt 3 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Said Abdu (L) och Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2015/16:1730 av Edward Riedl (M).

### *Ställningstagande*

Vi anser att det är mycket angeläget att våra svenska flygbolag även i fortsättningen klarar av att verka i Sverige – inte minst på grund av den höga säkerhetsstandard som svenska flygbolag upprätthåller. Den svenska flygbranschen befinner sig i en mycket utsatt situation. De avgifter som avkrävs branschen för tillsyn innebär en betungande börda för de svenska bolagen. Det är bara svenska flygföretag som måste bära tillsynskostnader i Sverige. Andra flygbolag som trafikerar Sverige drabbas inte av den kostnaden. Vi påminner om att utskottet våren 2015 beslutade att rikta ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen borde se över möjligheterna att förbättra för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet betonade att Transportstyrelsens beslut att sänka myndighetsavgiften som följd av proposition 2010/11:30 har fått orimliga konsekvenser inom flygbranschen. Transportstyrelsen har nu beslutat att ytterligare sänka myndighetsavgiften från 6 kronor till 5 kronor. Sänkningen gäller fr.o.m. den 1 januari 2016.

Utskottets majoritet hänvisar till den utredning som pågår om att införa en eventuell flygskatt där regeringen även avser att behandla frågan om myndighetsavgift. Enligt vår mening är det olämpligt att behandla frågorna tillsammans av två anledningar. Dels är myndighetsavgift inte en skatt, dels är det angeläget att den svenska flygbranschens kostnader för tillsyn åtgärdas skyndsamt.

Vi vill därför att riksdagen bifaller motion 2015/16:1730 (M) och riktar ett tillkännagivande till regeringen att den skyndsamt bör utreda möjligheterna att underlätta för flygbranschen att bära kostnader för tillsyn.

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

av Emma Wallrup (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion 2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 6.

#### *Ställningstagande*

Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importeras och exporteras i Sverige. Vår handel är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfarten är ett energieffektivt transportslag och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed förhållandevis låga.

Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. För en utveckling av svensk sjöfart behövs dock en förbättrad sjöinfrastruktur. Sjöfartsverket finansieras inte som Trafikverket via anslag, utan i huvudsak genom farledsavgifter. Detta leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrning mot trafik- och miljöpolitiska mål.

Statskontoret ifrågasätter 2013 i Myndighetsanalys av Sjöfartsverket (2013:1) om Sjöfartsverkets nuvarande verksamhetsform (affärsverk) är optimal för den verksamhet som bedrivs och helt ändamålsenlig för regeringens styrning av verket. Förutsättningarna för att eventuellt övergå till verksamhetsformen förvaltningsmyndighet bör utredas närmare anser myndigheten. Jag anser att regeringen bör utreda konsekvenser och förutsättningar för att överföra denna del av finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.

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

#### **4. Samråd med intresseorganisationer, punkt 5 (M, C, L, KD)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M), Said Abdu (L) och Robert Halef (KD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 29 och  
avslår motion  
2015/16:2042 av Sara-Lena Bjälkö (SD).

##### *Ställningstagande*

Svenska företag är mycket beroende av export och import, vilket i sin tur ställer krav på logistik. Därför inrättade alliansregeringen ett Logistikforum med 26 medlemmar bestående av representanter för transportföretag, myndigheter, intresseorganisationer och högskolor. Logistikforum var till för att skapa en öppen dialog mellan forumets ledamöter och regeringen för att utbyta erfarenheter, synpunkter och framtida utmaningar. Ledamöterna i Logistikforum skulle bistå Näringsdepartementet med omvärldsanalys både nationellt och internationellt och föreslå genomförbara anpassningar av transportsystemet i riktning mot främst miljömässig, men även social och ekonomisk hållbarhet.

I slutet av 2012 gjordes en utvärdering av Logistikforum och slutsatsen blev att forumet är viktigt då det bidragit till bättre dialog och kommunikation mellan statliga aktörer och transportköpare, transportföretag och transportforskning. Forumet har fungerat som en katalysator för att få upp viktiga frågor på agendan. Trots detta beslutade den nuvarande regeringen att lägga ned Logistikforum. Regeringen motiverar sitt beslut med att man ska jobba vidare med de branschråd som redan finns. Dessa branschråd är dock uppdelade på respektive transportslag och en viktig poäng med Logistikforum var det transportslagsövergripande perspektivet. Därför vill vi att Logistikforum, eller ett liknande transportslagsövergripande forum, återinrättas.

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

## 5. Samråd med intresseorganisationer, punkt 5 (SD)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2015/16:2042 av Sara-Lena Bjälkö (SD) och

avslår motion

2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 29.

### *Ställningstagande*

I Sverige växer i dag organisationer som är knutna till motorhobbyn kraftigt både på hobbynivå och inom den kommersiella sektor – det handlar om allt ifrån radiostyrda bilar till Formel 1. Branschen sysselsätter i dag tusentals personer i Sverige inom tillverkning, service och reparationer samt försäljning m.m. Detta genererar inte bara arbetstillfälle utan även stora inkomster till staten.

Då denna sektor växer stadigt anser vi att intresseorganisationer inom branschen bör få rätt till insynsplatser i de myndigheter som tar beslut i frågor som påverkar branschen. Organisationerna kan även bli ett nyttigt bollplank för berörda myndigheter då deras specialkompetens kan utgöra ett viktigt komplement. Vi anser därför att regeringen bör utöka samarbetet med berörda organisationer inom motorbranschen, vilket i längden kommer att underlätta både för myndigheterna och organisationerna.

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

# Särskilda yttranden

## 1. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (M)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Borian Åberg (M) anför:

Riksdagen beslutade den 25 november 2015 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden och om en beräkning av statens inkomster. I motionen Sverige kan mer – Politik som bryter det nya utanförskapet (2015/16:3043) presenteras Moderaternas budgetförslag och riktlinjer för den ekonomiska politiken.

Sverige beskrivs ofta som ett av världens bästa länder att leva och växa upp i. Men Sverige står inför flera stora utmaningar framöver. Trots att fler vill arbeta är trösklarna in i arbete fortfarande höga för dem med låga inkomster. Vi ser ett nytt utanförskap växa fram som genom långvarig strukturell arbetslöshet drabbar unga människor och utrikes födda särskilt hårt. Dessutom ställer en allt tuffare internationell konkurrens höga krav på våra företag och deras jobbskapande. Det här är avgörande framtidsfrågor för Sverige.

Budgetpropositionen visar på en regering som står handfallen inför de viktiga utmaningar Sverige står inför och som inte förmår ta vara på de goda förutsättningar vi har. Regeringens politik med stora skattehöjningar på jobb och företagande riskerar att leda till att Sveriges jobbtillväxt bromsas, och försämrar också möjligheterna till en god integration genom att höja trösklarna in till arbetsmarknaden. Det här är fel väg för Sverige.

Vi moderater står för en annan väg. Vårt mål är att öka välståndet och tryggheten för alla medborgare i Sverige. De reformförslag vi presenterar är därför fokuserade på hur jobben ska bli fler. Vi vill minska utanförskapet och stärka incitamenten till att arbeta genom att stå upp för rimliga skattenivåer, stärka investeringar i utbildning och infrastruktur och värna företagsklimatet. Fler i arbete är avgörande för att få mer kunskap i skolan, högre kvalitet i välfärden och ett starkare Sverige.

Riksdagen har ställt sig bakom regeringens förslag till utgiftsramar, beräkning av statens inkomster och inriktning på budgetpolitiken. I enlighet med riksdagens rambeslutsprocess ställs regeringens budgetförslag och oppositionspartiernas budgetförslag mot varandra som helheter och beslutas i två steg. Moderaternas budgetförslag är en sammanhållen helhet, och eftersom riksdagen i steg ett, rambeslutet, har ställt sig bakom regeringens förslag på ekonomiska ramar för statsbudgeten och inriktning på budgetpolitiken, deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagens fördelning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. I stället framför vi i detta särskilda yttrande synpunkter på regeringens förslag och redovisar den anslagsfördelning och de förslag som Moderaterna föreslår i motion 2015/16:3057.

En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i den globala konkurrensen. 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.

Med en hårdnande internationell konkurrens behöver Sverige värna om konkurrenskraften i både industrin och handeln. En effektiv, hållbar och pålitlig infrastruktur är en central förutsättning i dessa sektorer. Vågutvecklade och kostnadseffektiva logistik- och godstransportsystem är grundläggande för att kunna producera och sälja varor på ett konkurrensmässigt sätt. En investering i bättre transporter är en investering i industrijobb. Vi tror också att nya tekniska lösningar och innovationer är viktiga för en stark position i den internationella konkurrensen.

Efterfrågan på godstransporter förväntas öka med drygt 50 procent fram till 2030 enligt analyser från Trafikverket. Samtidigt behöver industrin och handeln bättre och billigare transporter för att kunna konkurrera internationellt.

Vi anser att såväl människor som företag måste våga använda sig av tåget – dagens situation är ohållbar. Alliansregeringen ärvde en infrastruktur i omfattande behov av nya satsningar, bl.a. var järnvägsunderhållet mycket eftersatt. Alliansregeringen valde att fördubbla pengarna till drift och underhåll av järnväg samtidigt som flera rekordstora infrastruktursatsningar genomfördes. I den nationella transportplan som alliansregeringen tog fram för 2014–2025 ska 86 miljarder kronor gå till drift, underhåll och återinvesteringar i statliga järnvägar. Men mer återstår att göra för att Sveriges infrastruktur ska ha den standard som krävs. Därför vill vi i Moderaterna satsa ytterligare 1,4 miljarder kronor årligen på extra järnvägsunderhåll. En investering i bättre transporter och en bättre järnväg är en investering i fler arbetstillfällen.

Att tillåta tyngre lastbilar, upp till 74 ton, är en viktig reform för jobben, miljön och industrin i Sverige. Tyngre lastbilar leder till att samma transporter som görs i dag kan göras av färre lastbilar vilket är bra för såväl miljön som industrins konkurrenskraft. Vi vill därför investera 2,4 miljarder kronor under åtta år för att göra det möjligt för tyngre lastbilar att trafikera våra vägar. De prioriterade sträckorna är E6, E4, E10, E18, E20 och delar av riksvägarna 40, 50, 55 och 56. På dessa vägar går cirka två tredjedelar av vägtrafikens godstransporter. Satsningen inkluderar att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton.

Trafikverkets anslagskredit är till för att täcka oförutsedda utgifter. I regeringens regleringsbrev till Trafikverket för 2015 minskade regeringen anslagskrediten för investeringar, dvs. anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Alliansen har tidigare haft en anslagskredit som varit 10 procent av anslaget. Regeringen valde att minska den till 3 procent av anslaget, vilket motsvarar en minskning med drygt 1,5 miljarder kronor. Regeringen säger sig prioritera järnvägen men valde att genomföra en minskning som har

stor påverkan på Trafikverkets arbete med järnvägen. Vi finner det ologiskt och beklagligt. Därför vill vi att regeringen för 2016 åter höjer Trafikverkets anslagskredit för anslaget 1:1 till 10 procent av hela anslaget.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2016 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 12 Moderaternas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-209 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	+185 000
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 224	-1 000
<b>Summa</b>			<b>-25 000</b>

## 2. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (SD)

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

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

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

Sverigedemokraterna står fritt från såväl socialismens som liberalismens ekonomiska teorier och kan därför inta ett pragmatiskt och verklighetsanpassat förhållningssätt i ekonomiska frågor. Förutsatt att det kan gagna Sverige och dess medborgare är vi öppna för samtal, diskussioner och samarbeten med alla andra partier. I vår höstbudget stakar vi ut våra viktigaste visioner för de kommande åren. Vi visar att det inte måste finnas någon motsättning mellan ekonomisk tillväxt och sysselsättning å den ena sidan och allmän välfärd, trygghet och socialt ansvarstagande å den andra.

Riksdagen fastställde den 25 november 2015 utgiftsramar för utgiftsområde 22 om 54 122 miljoner kronor i enlighet med regeringens budgetproposition.

Detta innebär att andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten än de vi föreslog fastställdes. Riksdagen gjorde därmed en annan beräkning av statens inkomster för 2016 än vad som skulle bli fallet med vårt förslag. Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat avstår vi från att delta i beslutet om anslag inom utgiftsområde 22. Vi redovisar dock nedan den fördelning av anslag som förordas i vår utgiftsområdesmotion 2015/16:2353.

Vi i Sverigedemokraterna vill anslå ökade medel för såväl utveckling som vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Skogsnäringen är beroende av bra transporter. Vi vill ge Inlandsbanan och tvärbanorna ett rejält lyft. Inlandsbanan behöver bl.a. klara av högre axeltryck samt få ett modernt trafikledningssystem, samtidigt som det behövs avsevärda förbättringar i underhållet. Även tvärbanorna behöver rustas upp. Därutöver behövs bättre terminaler som är anpassade för skogsråvara, samt fler tågtider. En upprustning och modernisering av Inlandsbanan är inte enbart en skogspolitisk åtgärd – banan fungerar som redundans för hela järnvägsnätet. Skulle stambanan bli oframkomlig kan Inlandsbanan alltså fungera som reserv. Vi vill ge Trafikverket i uppdrag att modernisera Inlandsbanan och tvärbanorna.

Norrbotniabanan som planeras för sträckan Umeå–Luleå skulle medföra mycket positiva effekter för de befolknings- och industritäta kustnära städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Kostnaden för banan beräknas uppgå till knappt 22 miljarder kronor men den väntas vara samhällsekonomiskt lönsam. De största vinsterna består i sänkta transportkostnader för godskunder samt restidvinster för tågresenärer. Det nuvarande systemet, där trafiken är hänvisad till stambanan genom övre Norrland, är riskfyllt och sårbart genom en kombination av långt enkelspår, inga möjligheter till omledning samt ett otillräckligt antal mötesstationer. Detta medför långa restider, samtidigt som många företag inte har lagerkapacitet för att hantera ett större avbrott i tågtrafiken då de vanligtvis har merparten av sin produktion i rörelse på väg ut mot kund. Dagens system medför således stora risker för företag som i värsta fall riskerar att tappa kundernas förtroende och tvingas lägga ned sin produktion. Vi vill därför under kommande budgetperiod inleda projekteringen av Norrbotniabanan.

Vi budgeterar också för en kraftig upprustning av Malmbanan med dubbelspår på de mest överbelastade sträckorna, i princip Kiruna–Riksgränsen samt Luleå–Boden. Den omfattande gruvverksamheten i Ludvika och Grängesberg kommer att skapa kapacitetsproblem då malmtransporterna där i princip inte har några alternativ till järnvägstransporter. Tågen behöver gå mot Gävle eller Oxelösunds hamn, varför kapacitetsförbättringar måste till på dessa sträckor. Utöver detta behövs kapacitetsförbättringar på sträckorna Falun–Borlänge, Avesta–Fagersta och Ställdalen–Frövi, som alla är viktiga sträckor för gruvnäringen.

Vi vill, förutom övriga satsningar, införa en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen, motsvarande 2 procent av hela



utgiftsområde 22 Kommunikationer. Marknadspotten syftar till att snabbt kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd.

Vi beklagar att regeringen inte agerar mer kraftfullt i fråga om svensk åkerinäring, det handlar om att skydda svenska företag och arbetstillfällen. Vägen mellan rikets två största städer är på långa sträckor kraftigt underdimensionerad, inte minst i Västra Götaland. Den låga standarden på vägen ger upphov till dålig framkomlighet och försämrad trafiksäkerhet. Vi i Sverigedemokraterna föreslår en omedelbar projekteringsstart med snabbast möjliga byggstart för att bygga ut viktiga delar av E20 till motorväg eller mötesfri två-plus-två väg.

För att svensk rederinäring fortsatt ska kunna utvecklas och rekrytera motsätter vi oss regeringens förslag att minska sjöfartsstödet för att finansiera tonnageskatten. Sjöfartsstödet är viktigt för att bl.a. säkra framtida behov av kvalificerad svensk besättning och vi föreslår därför mer medel för att behålla stödet på den befintliga nivån.

Den sjöfart som trafikerar Sverige betalar i dag farledsavgift som bekostar bl.a. isbrytningen i farlederna. För att stärka sjöfarten och fortsätta med den mycket efterfrågade sjöfartsmiljarden vill vi i Sverigedemokraterna minska farledsavgifterna med 250 miljoner kronor genom att kostnaden för isbrytningen istället läggs på staten.

De kryssningsfartyg som trafikerar Östersjön har ett undantag för att hantera sitt avloppsvatten och får tömma detta till havs. Vi vill därför, i väntan på en internationell överenskommelse, se en stimulans på 27 miljoner kronor per år i form av avskaffad farledsavgift för de kryssningsfartyg som lämnar sitt grå- och svartvatten i hamn i stället för att dumpa det i havet.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2016.

### **Tabell 13 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	+120 000
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	+27 000
1:15	Sjöfartsstöd	1 604 000	+270 000
<b>Summa</b>			<b>+417 000</b>

### **3. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (C)**

Anders Åkesson (C) anför:

Centerpartiets vision är att Sverige ska bli ett av världens mest framgångsrika länder ekonomiskt, med möjligheter för alla att arbeta och utvecklas. Förutsättningarna för detta är ett näringsliv i frontlinjen för internationell konkurrenskraft och innovation och en bred bas av småföretag som tillåts utvecklas och växa i hela landet. Jag och Centerpartiet vill att Sverige ska vara ett föredöme på miljöområdet och genom konkreta styrmedel visa att ekonomisk tillväxt, innovation och entreprenörskap går hand i hand med minskade utsläpp och gifter samt med ekologisk balans. Genom vår politik vill vi skapa välfärd och trygghet för alla i hela landet, dels genom ett ökat välståndsskapande som medger mer resurser till skola, vård och omsorg, dels genom att dessa resurser används bättre.

Under åren med alliansregeringen lades grunden till stabila statsfinanser. Viktiga steg togs för att lätta skattebördan och minska regleringarna. Över 300 000 nya arbetstillfällen skapades och utanförskapet minskade med drygt 200 000 personer, samtidigt som den gröna omställningen accelererade. När den nu sju år långa internationella krisen äntligen är till ända måste Sverige ta nästa steg för att skapa maximalt med jobb under den globala återhämtningen.

Tyvärr är den svenska regeringen på väg i motsatt riktning. Stora skattechöjningar på jobb och regleringar av växande företag riskerar att bryta återhämtningen och kommer att drabba tiotusentals arbetstillfällen. De mest utsatta grupperna på arbetsmarknaden är de som drabbas hårdast. Sverige behöver en förnyad ekonomisk politik.

Centerpartiet har i budgetmotion 2015/16:3223 föreslagit ett alternativ till regeringens budgetproposition. I motionen föreslås stora och viktiga strukturreformer på arbetsmarknaden och bostadsmarknaden, omläggningar av skatten på arbete och företagens villkor samt en kraftfull grön skatteväxling där sänkt skatt på arbete finansieras genom att förorenaren betalar för utsläpp. Målet är att frigöra alla de krafter som finns runt omkring i vårt land, så att nya initiativ och idéer belönas i stället för att bestraffas.

Riksdagen har i första steget av budgetprocessen emellertid ställt sig bakom regeringens budgetproposition och de utgiftsramar och beräkningar av inkomster som föreslås där. Eftersom riksdagen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den jag och Centerpartiet önskar avstår jag från att delta i beslutet om anslagens fördelning. Centerpartiets budgetförslag måste betraktas som en helhet där delar inte kan brytas ut och behandlas isolerat. I stället framför jag i detta särskilda yttrande den fördelning av anslagen inom utgiftsområde 22 som förordas i Centerpartiets utgiftsområdesmotion 2015/16:3153.

En väl fungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för jobbskapande, för att kunna resa mellan bostad och arbete, för näringslivets godstransporter och för att ta del av kultur och sociala sammanhang.

Infrastrukturinvesteringarna har under lång tid varit låga i förhållande till behovet. Efter en långvarig nedgång, som bottnade 2005, har investeringarna vänt upp igen som ett resultat av alliansregeringens satsningar. Sverige har dock en upparbetad infrastrukturskuld som kräver ytterligare investeringar i hela landet, framför allt på järnvägen, för att åtgärda befintliga problem och för att möjliggöra ökade transporter. En utbyggd järnväg och ökade satsningar på drift och underhåll innebär ökade möjligheter att på ett miljövänligt sätt resa och pendla inom hela Sverige. Järnvägen är därutöver en grundläggande förutsättning för industrin, som är beroende av den för godstransporter.

Alliansregeringen fördubblade satsningarna på järnvägens drift och underhåll jämfört med tidigare socialdemokratiska regeringar. Underhållet är dock fortfarande eftersatt på många sträckor och det är därför angeläget med fortsatta satsningar på järnvägsunderhåll. Vi i Centerpartiet föreslår därför att 480 miljoner kronor mer än i regeringens förslag satsas på järnvägsunderhåll 2016–2018. Satsningar på drift och underhåll måste ske i hela landet. Just nu pågår en centralisering av de resurser som fördelas på drift och underhåll, vilket får stora konsekvenser för järnvägen utanför storstadsområdena och stråken mellan dessa. Konsekvenserna blir också stora för näringslivet som är beroende av välfungerande godstransporter på väg- och järnväg.

I alliansregeringens fastställelsebeslut i april 2014 om den nationella planen för transportsystemet 2014–2025 understryks att en prioritering av åtgärder bör göras för att säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Det framhölls också att de mindre vägarnas standard behöver bibehållas för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet.

Jag anser att det är mer effektivt med en högre uppräknings generellt till drift och underhåll än med populistiska och punktvisa insatser med en för liten budget. Satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik ska ske i hela landet i stället för att med små medel kompensera lite här och där. Ett sådant exempel är regeringens satsning på kollektivtrafiken på landsbygden där regeringen föreslår en ökad satsning på 200 miljoner kronor. Men hur stor är egentligen denna satsning? Årligen går cirka 21 miljarder kronor till drift och underhåll på befintliga vägar och järnvägar. Av detta går cirka 13 miljarder kronor till vägnätet och 8 miljarder kronor till järnvägen. Regeringen ”satsning” utgör alltså mindre än 1 procent av det totala anslaget. Vi i Centerpartiet vill genomgående att politiska åtgärder inom infrastruktur ska göra en konkret skillnad i hela landet. Det är bra med satsningar på kollektivtrafiken, men detta är inte ett landsbygdsförslag som gör skillnad i verkligheten. Det finns 21 län i Sverige och regeringens satsning ger dem knappt 10 miljoner kronor var att spendera. Det räcker inte långt. Dessutom har kollektivtrafiken i Sverige stora brister i att nå fram i lands- och glesbygd. Jag vill i sammanhanget påminna om att många inte kan förlita sig på kollektivtrafiken och att dessa personer dessutom kommer drabbas av den höjda bensinskatten.

Vi anser att det är angeläget att vidta åtgärder som stärker det svenska näringslivets konkurrenskraft. Det bästa sättet att skapa förbättrade

förutsättningar för godstransporter är att inte bedriva den skattehöjningspolitik som den rödgröna regeringen genomför och att i stället att höja det generella anslaget för drift och underhåll.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2016.

**Tabell 14 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-174 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	+85 000
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 224	-1 000
<b>Summa</b>		<b>-90 000</b>

#### **4. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (L)**

Said Abdu (L) anför:

Sverige står starkt efter åtta år med ett styre av Alliansen och Liberalerna. De offentliga finanserna är i ordning, sysselsättningen växer och vi står inför en stundande högkonjunktur. Samtidigt präglas omvärlden av stora nedåtrisker. Krigen i Syrien och Ukraina och en osäker makroekonomisk miljö skapar otrygghet för både människor och den framtida ekonomiska utvecklingen. Vi ser ökade kostnader för sjukskrivningar och, i ännu högre grad nu än när budgetpropositionen presenterades, för migrationsströmmarna till Sverige. Att vi är fast förvissade om att visa solidaritet i den största flyktingkatastrofen sedan andra världskriget understryker bara behovet av att vårda de offentliga finanserna.

Liberalernas budgetmotion är därför stram. Vi föreslår ett lägre utgiftstak och har ett högre finansiellt sparande än regeringen. På flera utgiftsområden är kostnaderna lägre än de regeringen föreslår. Genom att vi särskilt avvisar stora utgiftsökningar inom arbetsmarknadspolitiken och bostadspolitiken, samtidigt som vi höjer miljöskatterna, skapar vi utrymme för en budget som prioriterar jobben, kunskapen i skolan och försvaret av Sverige.

Riksdagen har genom rambeslutet avvisat Liberalernas förslag till inkomstberäkning och fördelning av utgifter per anslagsområde. Därmed tar Sverige nu en annan väg än den Liberalerna vill se. Sverige kommer att tappa i jobb, kunskap och försvarsförmåga.

Vårt budgetförslag är att betrakta som en helhet. På majoriteten av utgiftsområdena överensstämmer inte riksdagens beslut med det förslag till ram som Liberalerna förespråkade. Liberalerna ser ett värde i att budgeten och budgetprocessen hålls samman. Även enskilda och på kort sikt motiverade utbrytningar riskerar att på lång sikt försvaga budgetprocessen och

effektiviteten i finanspolitiken. Vi väljer därför att inte delta i beslutet om fördelningen till anslag inom utgiftsområde 22. I det följande redovisas i sammanfattning innehållet i vårt budgetförslag för utgiftsområde 22.

Människors frihet och välbefinnande gynnas av goda kommunikationer. Rörligheten för människor, idéer, kapital, varor och tjänster ska underlättas, såväl i städer som på landsbygden. Vi i Liberalerna vill rusta och bygga ut väg- och järnvägsnätet. Vi vill gynna klimatsmarta transporter. I enlighet med regeringens förslag föreslår vi ökade resurser 2016 till anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Däremot avvisar vi de medel om 500 miljoner kronor till stadsmiljöavtal som finns avsatta under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, eftersom vi anser att detta är en kommunal uppgift. Vidare avvisar vi de 75 miljoner kronor under anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur som är avsatta för eventuell kompensation till följd av höjda banavgifter.

Vi vill rusta upp och bygga ut järnvägen och satsa på höghastighetståg. Jag vill påminna om att alliansregeringen fördubblade anslaget för drift och underhåll av järnvägen jämfört med nivån under den tidigare socialdemokratiska regeringen. Ett robust järnvägssystem är en förutsättning för en väl fungerande arbetsmarknad liksom en investering för miljön. Alliansregeringens satsning Sverigebygget har haft som mål att åstadkomma fullt utbyggda banor för höghastighetståg mellan alla tre storstäder samt fortsatt utbyggd järnväg i norra Sverige.

Vägtrafiken är också viktig för att hela landet ska fungera, och även vägnätet behöver förstärkas. Sedan 2007 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken minskat trots att trafiken fortsätter att öka. Men trafiken är fortfarande ett av de största klimatproblemen, och fossila bränslen måste ersättas med el och andra klimatvänliga alternativ. Generella och teknikneutrala styrmedel ska vara grunden i politiken för att minska utsläppen.

Alliansen införde en supermiljöbilspremie för att stimulera bilköpare att välja de bästa miljöalternativen och satte upp mål om att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila bränslen 2030. För att stimulera övergången till klimatneutrala bränslen och energieffektiva fordon behövs ekonomiska styrmedel där varje transportslag successivt bär en allt större del av sina miljökostnader. Cykling bidrar till transporter i urbana miljöer utan koldioxidutsläpp och leder till minskat trafikbuller.

Bredband är också infrastruktur. I dag har Sverige en stark position inom it-området, men många som bor i lands- och glesbygd har fortfarande inte tillgång till bredband. Alliansregeringen tog fram en strategi för att hela Sverige ska ha bredband i världsklass. Vi i Liberalerna vill fortsätta att verka för bättre it-kapacitet såväl i städer som i glesbygd och för en europeisk digital agenda.

Inom framförallt inom it-området har något som kallas ett agilt arbetssätt utvecklats. Det innebär ett nära samarbete mellan uppdragsgivare och utförare, där kravspecifikationen förändras under projektets gång beroende på användarnas synpunkter. Därför har även agila kontrakt utvecklats mellan

företag, främst inom it-sektorn. Inom den offentliga sektorn förekommer emellertid inte några sådana kontrakt, vilket försvårar för utveckling av programvara inom kommunal eller statlig verksamhet.

Vi föreslår avslutningsvis också att staten genomför informationsinsatser och tar fram standardkontrakt som myndigheter, kommuner m.fl. kan använda. För detta syfte anslår Liberalerna för 2016 5 miljoner kronor under anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.

Vi föreslår att PLO-uppräknigen för åren 2016–2018 justeras på samma sätt som för innevarande budgetår. Inom utgiftsområde 22 påverkas ett flertal anslag, exempelvis 1:3 och 1:12.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2016.

**Tabell 15 Liberalernas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>		<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-495 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	-70 000
1:3	Trafikverket	1 297 029	-4 000
1:12	Transportstyrelsen	2 042 605	-5 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	55 046	+5 000
<b>Summa</b>			<b>-569 000</b>

## **5. Anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (KD)**

Robert Halef (KD) anför:

För ökad gemenskap och framtidstro vill vi i Kristdemokraterna ha en politik som skapar förutsättningar för människor att bygga goda relationer och känna trygghet och som underlättar för människor att gå från utanförskap till arbete. Vi vill skapa förutsättningar för en god tillväxt och ett företagsklimat som står sig väl i den globala konkurrensen. Att stärka familjernas självbestämmande och det civila samhällets ställning skapar en grund för fungerande mellanmänniskliga relationer. Genom en välfungerande ekonomisk politik kan vi också satsa resurser på välfärd, vilket ökar tryggheten. Och med genomtänkta reformer kring arbetsmarknaden och i skattepolitiken kan vi förbättra människors möjlighet att lämna arbetslöshet och utanförskap.

Nya jobb skapas inte av politiska ovanifrånlösningar – de skapas i växande och lönsamma företag. Den rödgröna regeringen tror att de kan nå Europas lägsta arbetslöshet och klara integrationsutmaningen med massiva skattehöjningar på arbete och företagande. Kristdemokraternas inriktning är den motsatta: vi vill sänka trösklarna in på arbetsmarknaden och förbättra

förutsättningarna för företagande. Det är också av stor vikt att den ekonomiska politiken utformas på ett sådant sätt att resurserna används effektivt för att skapa trygghet för dem som befinner sig i utsatta situationer. Tillväxten måste komma alla till del. Valfärden måste utvecklas genom fortsatt valfrihet, tydligt kvalitetsarbete och effektivt användande av resurser.

Riksdagen fastställde den 25 november 2015 utgiftsramar för utgiftsområde 22 om 54 122 miljoner kronor i enlighet med regeringens budgetproposition. Detta innebär att andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten än de vi i Kristdemokraterna föreslog fastställdes. Riksdagen gjorde därmed en annan beräkning av statens inkomster för 2016 än vad som skulle bli fallet med vårt förslag. Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat avstår vi från att delta i beslutet om fördelning av anslag inom utgiftsområdet.

Bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är transporterna av särskilt stor betydelse. Människor ska kunna bo och arbeta i hela landet.

Effektiva kommunikationer och transporter är avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet även på mindre orter och möjliggöra för arbetspendling till och från städerna.

Järnvägen är ett klimateffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftsäkerhet. Vi vill därför satsa mer på drift och underhåll av järnvägen och nyinvesteringar. Järnvägssystemet står i dag inför ett antal utmaningar. Stora delar av den järnväg som i dag används byggdes för en trafik som var mindre, lättare och långsammare. Därför står vi i dag med ett överbelastat järnvägssystem som alltför ofta drabbas av förseningar eller stopp. Enligt Trafikverkets beräkningar uppgår de totala merkostnaderna för förseningar i järnvägstrafiken till cirka 5 miljarder kronor per år. Jag vill förstärka resurserna till drift och underhåll av järnvägen och instämmer i regeringens satsning med 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018. Jag tycker att det är viktigt att satsningar på drift och underhåll av järnvägen i hög utsträckning kommer Stockholm och de stora och mest trafikerade områdena till del eftersom det gynnar tågtrafiken i hela landet.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att se över de EU-rättsliga förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen för icke-internaliserade kostnader för godstransporter på järnvägen i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft. Regeringen avsätter redan i dag medel för detta trots att uppdraget ännu inte redovisats. Jag bedömer att det mest rimliga vore att avvakta utredningen och avvisar därmed regeringens kompensation på 75 miljoner kronor per år 2016–2019.

Alliansregeringen ökade kraftigt anslagen till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Den 1 juli 2014 tog också alliansregeringen initiativet till det s.k. Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen. Jag är oroad över om regeringen verkligen har för avsikt att fullfölja Sverigeförhandlingen.

Stockholm är i dag en av de få huvudstäder i Europa som saknar eller inte har påbörjat ett bygge av en ringled runt huvudstaden. För att skapa goda förutsättningar för regional utveckling i Stockholmsregionen samt minska trafiken i innerstaden är det viktigt att vägprojektet Östlig förbindelse byggs för att skapa en komplett ringled runt Stockholm.

Vi i Kristdemokraterna vill också öka investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden. Därför instämmer jag i regeringens satsning på kollektivtrafik i landsbygden. En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är av stor vikt för att minska transportsektorns miljöpåverkan och öka tillgängligheten till arbetspendling. Jag anser att kollektivtrafiken i första hand är kommunernas och regionernas ansvar men att staten också bör bidra till att öka förutsättningarna att åka kollektivt, såväl i städerna som på landsbygden. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden är satsningar på kollektivtrafiken av stor vikt. En bättre trafikplanering möjliggör för nyanlända att etablera sig i hela landet. Jag vill därför satsa 50 miljoner kronor per år under 2016–2019 på kollektivtrafik på landsbygden.

Utmaningarna för svensk sjöfart är stora. Vi vill införa en garanti för att företag bara ska behöva lämna uppgifter till myndigheterna på ett ställe (s.k. En dörr in). Därför föreslår jag att 20 miljoner kronor per år anvisas för detta under perioden 2016 – 2019.

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att cykeln som transportmedel ökar eftersom det medför goda effekter för såväl folkhälsan och miljön som för trängseln i städerna. Jag oroas dock över att trafiksäkerheten inte är tillfredställande när det gäller cyklister. Därför vill jag satsa 25 miljoner kronor per år 2016–2019 för en ökad och säker cykling.

Ett välutvecklat transportsystem har inte enbart positiva effekter utan belastar också miljön. Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn. Kristdemokraterna vill främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem.

Alliansregeringen genomförde en lång rad insatser för ett mer fossilfritt Sverige. I dag kan vi se resultaten av dessa. Vägtransporternas utsläpp minskar, nya bilers utsläpp har minskat rejält och andelen förnybara drivmedel har ökat kraftigt. Sverige är i dag det land i EU som har högst andel förnybar energi. För att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 och ett klimatneutralt Sverige 2050 behövs dock fler politiska insatser.

För att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Vi i Kristdemokraterna vill därför lägga 125 miljoner kronor per år under perioden 2016–2019 på utbyggd laddinfrastruktur.

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Jag vill att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, vilket förutsätter att det finns tillgång till ett robust bredband i hela landet som



har hög överföringskapacitet. Därför vill jag se en fortsatt satsning på bredbandskoordinatorer.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2016.

**Tabell 16 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-149 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	-75 000
<b>Summa</b>			<b>-224 000</b>

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2015/16:1 Budgetproposition för 2016 utgiftsområde 22:*

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transport-infrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 91 600 000 000 kronor 2017–2050 (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2016 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 000 000 000 kronor för vissa infra-strukturprojekt (avsnitt 3.6.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 20 700 000 000 kronor 2017–2021 (avsnitt 3.6.2).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2017–2027 (avsnitt 3.6.7).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 13 500 000 000 kronor 2017–2057 (avsnitt 3.6.11).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 200 000 000 kronor 2017–2037 (avsnitt 3.6.14).
7. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2016 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).

9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2016–2018 (avsnitt 3.6.16).
10. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2016 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
12. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2016–2019 (avsnitt 3.6.17).
13. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2016 (avsnitt 4.6.1).
14. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2017 och 2018 (avsnitt 4.6.2).
15. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2017–2021 (avsnitt 4.6.3).
16. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2017–2019 (avsnitt 4.6.5).
17. Riksdagen anvisar för budgetåret 2016 ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

## Motioner från allmänna motionstiden 2015/16

### *2015/16:188 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda konsekvenser av och förutsättningar för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1730 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram ett förslag på högre myndighetsavgifter för att finansiera mer av Transportstyrelsens verksamhet och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:1938 av Caroline Szyber m.fl. (KD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2018 av Désirée Pethrus m.fl. (KD):*

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2042 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om representation från motorhobbyn och dess verksamheter och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:2353 av Tony Wiklander m.fl. (SD):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

*2015/16:3057 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att investera 300 miljoner kronor årligen under åtta år så att tyngre lastbilar, upp till 74 ton, ska kunna trafikera våra vägar, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 1,4 miljarder kronor till drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka Trafikverkets anslagskredit år 2016 och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3059 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, FP, KD):*

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det krävs en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynskostnader med incitament för att nå effektivitetsökning och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av Logistikforum eller ett motsvarande transportslagsövergripande forum och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3147 av Penilla Gunther m.fl. (KD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna till drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3148 av Robert Halef m.fl. (KD):*

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökade investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

*2015/16:3153 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

*2015/16:3203 av Said Abdu m.fl. (FP):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2016 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

BILAGA 2

# Regeringens och oppositionens anslagsförslag

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

*Tusental kronor*

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen				
		M	SD	C	L	KD
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 454 645	-209 000	+120 000	-174 000	-495 000	-149 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 973 147	+185 000		+85 000	-70 000	-75 000
1:3 Trafikverket	1 297 029				-4 000	
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308		+27 000			
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284					
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	82 513					
1:7 Trafikavtal	831 000					
1:8 Viss internationell verksamhet	25 837					
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 224	-1 000		-1 000		
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500					
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 388 536					
1:12 Transportstyrelsen	2 042 605				-5 000	
1:13 Trafikanalys	67 270					
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 011 019					
1:15 Sjöfartsstöd	1 604 000		+270 000			
2:1 Post- och telestyrelsen	28 087					
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278					
2:3 Grundläggande betaltjänster	35 600					
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	12 094					

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen				
		M	SD	C	L	KD
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126 014					
2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	55 046				+5 000	
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>54 122 036</b>	<b>-25 000</b>	<b>+417 000</b>	<b>-90 000</b>	<b>-569 000</b>	<b>-224 000</b>

BILAGA 3Förslag till beslut om anslag för 2016 inom  
utgiftsområde 22 Kommunikationer

## Utskottets anslagsförslag

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>	<b>Utskottets förslag</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	±0	23 454 645
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	±0	20 973 147
1:3 Trafikverket	±0	1 297 029
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	±0	388 308
1:5 Ersättning för vissa kanal- och slussinfrastruktur	±0	162 284
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	±0	82 513
1:7 Trafikavtal	±0	831 000
1:8 Viss internationell verksamhet	±0	25 837
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	±0	48 224
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	348 500
1:11 Trängselskatt i Stockholm	±0	1 388 536
1:12 Transportstyrelsen	±0	2 042 605
1:13 Trafikanalys	±0	67 270
1:14 Trängselskatt i Göteborg	±0	1 011 019
1:15 Sjöfartsstöd	±0	1 604 000
2:1 Post- och telestyrelsen	±0	28 087
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	±0	140 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	±0	35 600
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	±0	12 094
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	±0	126 014
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	±0	55 046
<b>Summa för utgiftsområdet</b>	<b>±0</b>	<b>54 122 036</b>



BILAGA 4

# Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

## Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2016.

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

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

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i november 2015

*Lars Mejern Larsson (S), ordförande*

*Erik Ottoson (M)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Karin Svensson Smith (MP)*

*Anders Åkesson (C)*

*Emma Wallrup (V)*

*Lars Tysklind (FP)*

*Robert Halef (KD)*

## INNEHÅLL:

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>1 INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
1.1 BAKGRUND .....	7
1.1.1 Utskottets löpande uppföljning .....	7
1.1.2 Utskottets fördjupade uppföljningar .....	8
1.1.3 Utskottets arbete med forsknings- och framtidsfrågor .....	10
1.1.4 Riksrevisionens granskning .....	11
1.2 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING .....	11
<b>2. UTVECKLINGSARBETET MED MÅL OCH RESULTATSTYRNING .....</b>	<b>12</b>
2.1 RIKSDAGENS BESLUT OM EN REFORMERAD BUDGETLAG .....	12
2.2 OM UTVECKLINGSARBETET I ÅRETS BUDGETPROPOSITION .....	13
2.3 UTSKOTTETS TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....	14
2.4 UPPFÖLJNINGSGRUPPENS IAKTTAGELSER OCH BEDÖMNINGAR .....	14
<b>3 MÅL, STRUKTUR OCH RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22 .....</b>	<b>15</b>
3.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG .....	15
3.2 TRANSPORTPOLITIKEN .....	15
3.2.1 Budget och skatteutgifter .....	16
3.2.2 Mål och preciseringar .....	17
3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur .....	19
3.2.4 Redovisade resultat .....	20
3.2.4 Utskottets tidigare ställningstaganden .....	30
3.2.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar .....	31
3.3 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET .....	33
3.3.1 Budget och anslag .....	34
3.3.2 Mål .....	34
3.3.3 Resultatredovisningens struktur och indikatorer .....	35
3.3.4 Redovisade resultat .....	36
3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden .....	38
3.3.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar .....	39
<b>BILAGA .....</b>	<b>40</b>

## Sammanfattning

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

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. I dialog med regeringen har utskottet successivt fått till stånd en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av mål och resultat.

Vid beredningen av förra årets budgetproposition gjorde utskottets uppföljningsgrupp en fördjupad och mer systematisk uppföljning av resultatredovisningen. Uppföljningsgruppens rapport redovisades i en bilaga till utskottets budgetbetänkande. Flera av de synpunkter som uppföljningsgruppen framförde i förra årets rapport har tillgodosetts i årets resultatredovisning. Det gäller särskilt redovisningen av det övergripande transportpolitiska målet och användningen av indikatorer.

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

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

### **Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar:**

#### **Mål- och resultatstyrning**

Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen och att Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och samarbetar i frågan. Inom trafikutskottets beredningsområde pågår sedan ett antal år en dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet på tjänstemannanivå. Dialogen har resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen. Uppföljningsgruppen ser positivt på att denna dialog fortsätter och utvecklas.

Trafikutskottet har tidigare slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning. Uppföljningsgruppen anser därför att det är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och

tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag. Årets resultatredovisning för utgiftsområde 22 har en tydligare struktur än tidigare även om vissa delar fortfarande kan utvecklas vidare – särskilt strukturen inom transportpolitiken och kopplingen mellan resultat och anslag.

Trafikutskottet har vid flera tillfällen även framhållit vikten av att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. I årets budgetproposition har regeringen infört flera nya indikatorer och vidareutvecklat redovisningen av utfallet för olika indikatorer inom såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen ser ett behov av fler resultatindikatorer på vissa områden för att få en mer allsidig resultatredovisning. Gruppen ser positivt på att regeringen fortsätter att bereda frågan om indikatorer och på det utvecklingsarbete med indikatorer som pågår vid flera myndigheter.

### **Transportpolitiken**

#### *Övergripande mål*

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition (avsnitt 3.4.3) redovisar en betydligt mer utförlig analys och bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet än tidigare år. Uppföljningsgruppen har i flera år efterfrågat en sådan analys och ser mycket positivt på denna förbättring av resultatredovisningen. Det gör det lättare för gruppen och trafikutskottet att bedöma målpuffyllelsen och riktningen i det transportpolitiska arbetet.

Regeringens analys behandlar dock främst det övergripande målets första del om en "samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning" medan målets andra del om en "långsiktigt hållbar transportförsörjning" får en betydligt mer kortfattad behandling. Uppföljningsgruppen anser att analysen och bedömningen av målets andra del – om den långsiktiga hållbarheten – bör utvecklas i paritet med redovisningen av den första delen. I det sammanhanget vill gruppen särskilt uppmärksamma den forskningsrapport med titeln *Hållbara analyser?* som utskottet presenterade i februari i år och som behandlar samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling.

#### *Resultatredovisningens struktur*

Resultaten för transportpolitiken redovisas under olika rubriker för funktionsmålets och hänsynsmålets preciseringar och indikatorer. I särskilda avsnitt redovisas uppgifter om *tillförlitlighet* och *kvalitet* inom funktionsmålet – uppgifter som kanske främst hör hemma under preciseringarna om medborgarnas resor och näringslivets transporter. Uppföljningsgruppen anser att denna struktur skapar en delvis otydlig bild och försvårar kopplingen mellan preciseringar och resultat. I Trafikanalys uppföljningsrapport används en enkel och lättöverskådlig struktur

som utgår från de transportpolitiska målen och deras preciseringar. Uppföljningsgruppen menar att en sådan struktur skulle kunna förtydliga resultatredovisningen och sambanden mellan mål och resultat.

#### *Indikatorer*

Uppföljningsgruppen ser positivt på att regeringen i årets budgetproposition utvecklat användningen av indikatorer i resultatredovisningen av transportpolitiken. Indikatorerna används för att konkretisera resultaten i förhållande till preciseringarnas mål. Gruppen vill betona vikten av att resultatindikatorer ger en allsidig belysning av måluppfyllelsen.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det utvecklingsarbete med resultatindikatorer som pågår inom olika transportmyndigheter och konstaterar att regeringen fortsätter bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet. Gruppen anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Vidare är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

#### *Tillståndet i transportsystemen*

Liksom i förra årets uppföljning av resultatredovisningen vill uppföljningsgruppen nu framhålla betydelsen av kontroll och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet påtalade i sitt budgetbetänkande 2014 att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område kunde lämnas i kommande budgetpropositioner. Uppföljningsgruppen konstaterar att redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet är något mer utförlig i årets budgetproposition men anser att innehållet kan utvecklas ytterligare.

#### *Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning*

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen även i år redovisar en positiv trend när det gäller transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Gruppen välkomnar denna utveckling men vill samtidigt påpeka att arbetet för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken fortfarande går för långsamt och att åtgärdstakten måste öka om målen i den nationella planen ska nås till 2021. Gruppen konstaterar att endast 44 procent av järnvägsstationerna och 37 procent av busstationerna som ingår i planen hittills har gjorts tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Uppföljningsgruppen konstaterar vidare att de ställningstaganden om tillgänglighet som utskottet gjorde i sitt budgetbetänkande för två år sedan, med anledning av utskottets rapport Hela resan hela året! inte kommenterats vare sig i årets eller i förra årets resultatredovisning. Uppföljningsgruppen anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i rapporten –

återkommer till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås. Redovisningen skulle t.ex. kunna lämnas in en särskild resultatskrivelse.

#### *Utsläpp av växthusgaser*

Trafikutskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera denna fråga och menar att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen. Gruppen konstaterar att Trafikanalys även redovisar utsläpp från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige och att dessa ligger långt över 1990 års utsläppsnivå. Trafikanalys bedömning är att det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål nås i tid.

#### **Politiken för informationssamhället**

Uppföljningsgruppen konstaterar att riksdagen i december förra året beslutade om nya mål och en ny målstruktur för politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen har i flera år arbetat för en tydligare och mer ändamålsenlig målstruktur som utgår från de mål på området som riksdagen beslutat om. Detta har också utskottet tidigare efterlyst. Uppföljningsgruppen ser nu mycket positivt på denna utveckling som gör resultatredovisningen både tydligare och mer lättillgänglig för en bedömning av resultaten.

I resultatredovisningen anförts att det är svårt att mäta politikens bidrag inom området och avgränsa den från andra offentliga och privata insatser. Uppföljningsgruppen har förståelse för detta men vill ändå, liksom förra året, betona vikten av att redovisningen renodlas och så långt möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna.

Uppföljningsgruppen välkomnar vidareutvecklingen av indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. De nya indikatorerna ger ett bättre underlag för analys och bedömning av läget i arbetet för it-målet. Samtidigt konstaterar gruppen, liksom regeringen, att det finns ett behov av vidareutveckling av indikatorer för e-förvaltning och att det saknas indikatorer för uppföljning av robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation.

Gruppen konstaterar även att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. Detta är positivt, och gruppen vill i sammanhanget påminna om de allmänna kriterier som gäller för utvecklingen av indikatorer: i första hand bör det vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Dessutom är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

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

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

Riksdagen har beslutat om riktlinjer för behandlingen av regeringens resultatredovisning.<sup>3</sup> Av riktlinjerna framgår bl.a. att riksdagen är en central länk i styrkedjan, både när det gäller ekonomisk styrning och regelstyrning. För att styrningen ska fungera måste riksdagen få information om resultaten. Det kan t.ex. handla om att resurser har fördelats enligt de politiska prioriteringarna, om att avsedda resultat har uppnåtts och om att de lagar som riksdagen har beslutat om har fått avsedda effekter. Utskottens arbete med uppföljning och utvärdering är ett sätt att få en sådan resultatinformation och stärka kopplingen till beslut om lagstiftning och budget. Av riktlinjerna framgår vidare att uppföljning och utvärdering inom riksdagen bör ha en framåtblickande inriktning och ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete samt fungera som ett instrument för att bedöma vilka eventuella justeringar i budgeten eller lagstiftningen som kan behövas.

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

### 1.1.1 Utskottets löpande uppföljning

Trafikutskottets löpande uppföljningar av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen har under senare år haft en bred inriktning med särskilt fokus på resultatindikatorer. Uppföljningarna har gjorts som ett underlag för utskottets behandling av budgetpropositionens resultatredovisning och för riksdagens fortsatta

---

<sup>1</sup> Budgetlagen (2011:203).

<sup>2</sup> 4 kap. 8 § regeringsformen.

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

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

Förra årets uppföljning av resultatredovisningen rapporterades av uppföljningsgruppen i en promemoria till utskottet. Uppföljningen behandlades i budgetbetänkandet, och gruppens promemoria ingick som bilaga 5 i betänkandet.<sup>4</sup> Riksdagen beslutade den 18 december 2014 att ställa sig bakom vad trafikutskottet anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Flera av de synpunkter som uppföljningsgruppen framförde i förra årets rapport har tillgodosetts i resultatredovisningen i årets budgetproposition. Det gäller bl.a. analysen och bedömningen av det övergripande transportpolitiska målet och användningen och utvecklingen av resultatindikatorer.

### **1.1.2 Utskottets fördjupade uppföljningar**

#### *Pumplagen*

Uppföljningsgruppen inom trafikutskottet har på senare år även genomfört fördjupade uppföljningar i några frågor. I rapporten *Pumplagen*<sup>5</sup>, som överlämnades i mars 2010, redovisas iakttagelser och slutsatser om konsekvenser av införandet av *pumplagen*.<sup>6</sup>

#### *Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg*

I mars 2012 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten *Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg*<sup>7</sup> där gruppen bl.a. gör bedömningar om en effektivare tillsyn och tydligare styrning och samordning. År 2012 gav den dåvarande regeringen Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att redovisa regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg. Efter att uppdraget redovisats genomfördes i april 2013 en utfrågning där ytterligare behov och synpunkter kom fram. Den 30 maj 2013 beslutade den förra regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra fördjupade analyser av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken. Under 2015 har flera viktiga lagändringar gjorts i frågor som syftar till att bidra till en bättre regelefterlevnad.

---

<sup>4</sup> Bet. 2014/15:TU1.

<sup>5</sup> 2009/10:RFR7.

<sup>6</sup> Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

<sup>7</sup> 2011/12:RFR8.



Den 1 januari 2015 trädde nya regler i kraft som innebär att sanktionsavgifter, i stället för böter, tas ut av den som överträder bestämmelserna om cabotage. En ordning med sanktionsavgifter i stället för böter bedöms bli mer effektiv, bl.a. eftersom verkställigheten kommer att kunna underlättas. Regeringen fattade i december 2014 beslut om att sätta nivån på sanktionsavgiften till 40 000 kronor. En annan bärande del i förändringen är att polismän eller bilinspektörer kan begära förskotts betalning av sanktionsavgifter direkt vid vägkanten, dvs. innan beslut om sanktionsavgift fattas av Transportstyrelsen som är behörig myndighet. Sedan tidigare finns möjligheten för behöriga myndigheter att besluta om hindrande av fortsatt färd i samband med olika regelöverträdelser. Sedan den 1 mars 2015 får Polismyndigheten och Tullverket dessutom besluta om att vidta särskilda åtgärder för att hindra fordons fortsatta färd. Myndigheterna får nu förse fordon med mekanisk, elektronisk eller annan låsanordning (klampning). Syftet är att ge dessa myndigheter möjligheter att på ett effektivt sätt se till att beslutade förbud mot fortsatt färd följs. De nya reglerna ger också möjligheter att, i samma syfte, beslagta exempelvis färdhandlingar, registreringsskyltar och nycklar.

#### *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*

I november 2013 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten Hela resan hela året!<sup>8</sup> till utskottet. Rapporten är en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I rapporten konstateras bl.a. att många hinder gör det svårt för personer med olika funktionsnedsättningar att resa med kollektivtrafiken. Svårigheterna handlar om allt från möjligheten att ta sig till och från hållplatser, fordon, möjligheten att byta på stationer och hållplatser till bemötande, bristfällig information och att det ofta är krångligt att köpa biljetter. Utskottet efterlyser större tydlighet om vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet görs tillgängligt för alla. De olika aktörernas roller och ansvar måste bli tydligare. Likaså är det viktigt att arbetet med tillgänglighet prioriteras och att aktörerna kan visa hur mycket resurser de satsar på tillgänglighet. Rapporten riktar även kritik mot att målen för när kollektivtrafiken ska bli tillgänglig hela tiden flyttas framåt. Tillgängligheten i stort har förbättrats, men utvecklingen går långsamt, konstateras det i rapporten.

#### *Sjöfartsnäringens konkurrenskraft*

Den 12 juni 2014 beslutade trafikutskottet om en fördjupad studie om sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft. Uppföljningen har inriktats på att studera vilken effekt svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser har haft för att nå det näringspolitiska målet som riksdagen har beslutat om för sjöfarten – nämligen att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Bakgrunden till uppföljningen är att den svenska handelsflottan har uppvisat en negativ utveckling under senare år sett till både antal fartyg och flottans storlek. En stor

---

<sup>8</sup> 2013/14:RFR5.

andel av den svenska handelsflottan har avregistrerats från det svenska fartygsregistret, men till skillnad från tidigare år flaggas fartyg i dag ut till andra europeiska länder, inte minst till våra grannländer, t.ex. Danmark och Finland.

I mars 2015 överlämnade uppföljningsgruppen sin rapport Sjöfartsnäringsen och dess konkurrenskraft<sup>9</sup> till utskottet. Uppföljningen visar bl.a. att alla ramvillkor förutom övriga finansiella stöd och olika avgifter har en betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Förutom faktiska förändringar i ramvillkoren har också förväntningar inför framtiden om den nationella sjöfartspolitikens inriktning en betydelse för ett sådant beslut. Enskilt avgör kanske inte ett ramvillkor ett beslut att flagga ut, men besluten har bidragit till detta och gemensamt orsakat utflaggningen. Samtidigt har det framkommit att ramvillkorens relativa betydelse varierar. Denna uppföljning har visat att det är utformningen av de svenska bemaningsreglerna och frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudledningarna till den tilltagande utflaggningstakten under senare år.

### **1.1.3 Utskottets arbete med forsknings- och framtidsfrågor**

#### *Framtidens flyg*

År 2014 tog trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor fram en studie om framtidens flyg.<sup>10</sup> Studien behandlar flygets nuvarande och framtida påverkan på miljön och klimatet samt förutsättningarna för ett framtida hållbart flyg. I rapporten diskuteras bl.a. forskning och utveckling inom flygplanskonstruktion, flygmotorer, flygbränsle och flygtrafikledning. Fyra experter har bidragit med underlag. I dessa presenteras vilka tekniska och operationella åtgärder som kan tänkas vara i drift 2030. Likaså diskuteras projekt som man bedömer har längre tid kvar till tillämpning eller som är av mer visionär karaktär.

#### *Samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn*

I februari 2015 presenterades trafikutskottets rapport Hållbara analyser? – om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskilt fokus på hållbar utveckling.<sup>11</sup> Syftet med studien var att fördjupa kunskapen om analyserna och hur de används. Avsikten var också att belysa olika sätt att diskutera samhällsekonomiska analyser i relation till hållbar utveckling, liksom att ge en bild av det utvecklingsarbete som pågår.

#### *It-infrastruktur för hela landet?*

Under 2015 har utskottets forskningsgrupp påbörjat en studie av it-infrastrukturen. Studien ska beskriva dagens infrastruktur för internetuppkoppling och mobiltelefoni och fokuserar på både kapacitet och robusthet. Den beskriver vilka insatser som pågår för att stärka infrastrukturen och vilka krav som kan komma att

---

<sup>9</sup> 2014/15:RFR9.

<sup>10</sup> Framtidens flyg (2013/14:RFR16).

<sup>11</sup> 2014/15:RFR2.

ställas på framtidens it-infrastruktur. Dessutom görs en forskningsförankrad fördjupning om konsekvenser av en god respektive bristfällig it-infrastruktur.

#### **1.1.4 Riksrevisionens granskning**

Riksrevisionen har på senare år ägnat stor uppmärksamhet åt effektiviteten inom transportinfrastrukturen i en granskningsstrategi med rubriken *Infrastruktur på nya villkor*. Trafikutskottet har i en rad betänkanden behandlat de frågor som revisionens granskningar aktualiserat. Riksrevisionens granskningsstrategi summerades i en slutrapport i november 2012, och regeringen behandlade rapporten i en skrivelse till riksdagen i mars 2013.<sup>12</sup> I juni 2014 behandlade utskottet skrivelsen i betänkandet *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.*<sup>13</sup>

I april 2013 överlämnade Riksrevisionen rapporten *Staten på telekommarknaden*<sup>14</sup> till riksdagen. Rapporten behandlades i regeringens skrivelse 2013/14:32 och i utskottets betänkande *It-politiska frågor*.<sup>15</sup> Riksdagen beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att regeringen bör arbeta fram en strategi för hur it-lösningar kan bidra till ett mer klimatsmart samhälle.

I november 2013 lämnade Riksrevisionen rapporten *Tågförseningar – orsaker, ansvar och åtgärder*<sup>16</sup> till riksdagen. I skrivelse 2013/14:201 redovisade regeringen sin bedömning av Riksrevisionens iakttagelser och de åtgärder som regeringen vidtagit med anledning av rapporten. Utskottet behandlade rapporten och skrivelsen i betänkandet *Järnvägspolitiska frågor*.<sup>17</sup> Med anledning av betänkandet beslutade riksdagen att ge regeringen fyra uppdrag inom olika områden som rör järnvägen.

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

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2016. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag inför trafikutskottets behandling av propositionen och att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde.

---

<sup>12</sup> Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21) och skr. 2012/13:131.

<sup>13</sup> Bet. 2013/14:TU20.

<sup>14</sup> RiR 2013:5.

<sup>15</sup> Bet. 2013/14:TU7.

<sup>16</sup> RiR 2013:18.

<sup>17</sup> Bet. 2013/14:TU19.

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

Uppföljningen under hösten 2015 har särskilt 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 2016.

## 2. Utvecklingsarbetet med mål och resultatstyrning

### 2.1 Riksdagens beslut om en reformerad budgetlag

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

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

År 2011 beslutade riksdagen om en reformerad budgetlag (2011:203).<sup>18</sup> I regeringens förslag betonades att bestämmelserna om utskottens uppföljning och utvärdering har tagits in i regeringsformen, vilket markerar den vikt som läggs vid utskottens uppföljning. Det konstaterades vidare att riksdagen under flera år konsekvent har efterfrågat

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

I propositionen konstaterades att de synpunkter som riksdagen har haft på resultatredovisningen inte har tillgodosetts fullt ut. Regeringen ansåg därför att den politiska viljeinriktningen och de politiska prioriteringarna bör formuleras i termer av mål och att dessa mål bör underställas riksdagen för beslut. Målen bör

---

<sup>18</sup> Prop. 2010/11:40, bet. 2010/11:KU14.

vara formulerade på ett sådant sätt att de är möjliga att följa upp och att de avser de effekter man vill uppnå med de statliga insatserna.

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

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

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

Regeringen har i årets budgetproposition (del 1) informerat riksdagen om utvecklingen av den ekonomiska styrningen i staten. En del av den ekonomiska styrningen är resultatstyrningen som ska bidra till förverkligandet av de politiska målen och ge underlag för att bedöma hur utvecklingen ser ut på olika områden i förhållande till dessa mål. Den andra delen, den finansiella styrningen, ska säkerställa att det finns tydliga regler för redovisningen och användningen av statens medel samt skapa en effektiv resursanvändning. Sammantaget ska resultatstyrningen och den finansiella styrningen bidra till att beslut baseras på vad som uppnåtts, och vad detta har kostat, för att på så sätt se till att statens medel används på ett effektivt sätt givet de politiska prioriteringarna.

I budgetpropositionen informeras om att det inom Regeringskansliet pågår ett arbete för att skapa en god ordning i användningen av statens medel samt att tillgängliggöra, använda och analysera den information som tas fram. Det anges vidare att Regeringskansliet kontinuerligt arbetar med att synliggöra resultat och att utveckla resultatanalyserna. Under våren 2015 pågick bl.a. ett utvecklingssamarbete och erfarenhetsutbyte mellan Regeringskansliet och Riksdagsförvaltningen i syfte att utveckla resultatredovisningen till riksdagen i budgetpropositionen. Ambitionen har varit att skapa en tydligare uppföljning och analys av måluppfyllelsen som grund för de politiska prioriteringarna och budgetförslaget.

### **2.3 Utskottets tidigare ställningstaganden**

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

Utskottet har också framhållit att det är viktigt att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning och att indikatorerna i första hand bör spegla uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Utskottet har vidare pekat på att det är önskvärt att så långt möjligt redovisa tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer.

I förra årets budgetbetänkande konstaterade utskottet att det arbete som pågår med att utveckla den ekonomiska styrningen medverkar till att förbättra resultatredovisningen från regeringen till riksdagen, vilket utskottet ser positivt på.

### **2.4 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar**

Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen och att Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och samarbetar i frågan. För att bistå utvecklingen av resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde pågår sedan ett antal år en dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet på tjänstemannanivå. Dialogen har resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen. Uppföljningsgruppen ser positivt på att denna dialog fortsätter och utvecklas.

Tidigare har trafikutskottet slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning. Uppföljningsgruppen anser därför att det är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag. Årets resultatredovisning för utgiftsområde 22 har en tydligare struktur än tidigare även om vissa delar fortfarande kan utvecklas vidare – särskilt strukturen inom transportpolitiken och kopplingen mellan resultat och anslag.

Trafikutskottet har vid flera tillfällen även framhållit vikten av att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. I årets budgetproposition har regeringen infört flera nya indikatorer och vidareutvecklat redovisningen av utfallet för olika indikatorer inom såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen ser ett behov av fler resultatindikatorer på vissa områden för att få en mer allsidig resultatredovisning.

Gruppen ser dock positivt på att regeringen fortsätter att bereda frågan om indikatorer och det utvecklingsarbete med indikatorer som pågår vid flera myndigheter.

### **3 Mål, struktur och resultat inom utgiftsområde 22**

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

#### **3.1 Årets budgetförslag**

I årets budgetproposition föreslås att totalt 54,1 miljarder kronor anvisas till utgiftsområdet för 2016, varav 53,7 miljarder kronor till transportpolitiken och 0,4 miljarder kronor till politiken för informationssamhället. Jämfört med budgeten för 2015 (49,5 miljarder kronor) innebär årets budgetförslag en ökning med 4,7 miljarder kronor.

För 2017 beräknas anslagsnivån till 55,2 miljarder kronor, för 2018 till 55,7 miljarder kronor och för 2019 till 55,5 miljarder kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel förklaras främst av tidigare aviserade infrastruktursatsningar<sup>19</sup> samt ytterligare 2 miljarder kronor 2015 för medfinansiering till kommuner för att främja cykelinfrastruktur.<sup>20</sup> I 2015 års ekonomiska vårproposition aviserades en tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1,2 miljarder kronor per år samt en övergång mot att budgetera och redovisa sjöfartsstödet som utgifter mot anslag. Konsekvensen av denna förändring blir en anslagsökning fr.o.m. 2016 om ytterligare 1,6 miljarder kronor.<sup>21</sup>

#### **3.2 Transportpolitiken**

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

---

<sup>19</sup> Prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119.

<sup>20</sup> Prop. 2014/15:1, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

<sup>21</sup> Prop. 2014/15:100.

**3.2.1 Budget och skatteutgifter****Tabell 1 Anslag och budget inom transportpolitiken (miljoner kronor)**

	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos ut- fall 2015</b>	<b>Förslag 2016</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 719	18 854	23 455
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 202	20 853	20 973
1:3 Trafikverket	1 283	1 259	1 297
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388	388	388
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162	162	162
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80	80	83
1:7 Trafikavtal	831	810	831
1:8 Viss internationell verksamhet	25	25	26
1:9 Statens väg- och transportinstitut	47	45	48
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	349	195	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 005	981	1 389
1:12 Transportstyrelsen	2 020	1 965	2 043
1:13 Trafikanalys	63	63	67
1:14 Trängselskatt i Göteborg	889	817	1 011
1:15 Sjöfartsstöd	0	0	1 604
<b>Transportpolitik totalt</b>	<b>49 062</b>	<b>46 497</b>	<b>53 725</b>

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 redovisas normalt på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsidan 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)**

	<b>Prognos 2015</b>	<b>Prognos 2016</b>
Personbefordran	6 570	6 850
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 210	8 270
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	250	260
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	3 200	3 390
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 130	1 140
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	710	700
Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Sjöfartsstöd*	1 460	0
<b>Totalt</b>	<b>21 570</b>	<b>20 650</b>

\* Skatteutgiften upphör fr.o.m. 2016.

### 3.2.2 Mål och preciseringar

#### Övergripande mål

Riksdagen har beslutat om följande övergripande mål för transportpolitiken:

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

Dessutom har riksdagen beslutat om ett *funktionsmål* som är Tillgänglighet och ett *hänsynsmål* som är Säkerhet, miljö och hälsa. De båda sistnämnda målen är jämbördiga och har konkretiserats i form av ett antal preciseringar. I årets budgetproposition redovisas målen i avsnitt 3.3.<sup>22</sup>

#### Funktionsmålet Tillgänglighet

Funktionsmålet definieras enligt följande:

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

#### Preciseringar av funktionsmålet

Funktionsmålet konkretiseras i följande sju preciseringar:

<sup>22</sup> 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.

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

### **Hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa**

Hänsynsmålet definieras enligt följande:

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.

### **Preciseringar av hänsynsmålet**

Hänsynsmålet konkretiseras i följande sex preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

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

### **3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur**

Redovisningen av resultaten för transportpolitiken återfinns i propositionens avsnitt 3.4. Till stöd för redovisningen används ett antal resultatindikatorer som är kopplade till funktionsmålet och hänsynsmålet. Enligt propositionen fortsätter regeringen att bereda frågan om vilka resultatindikatorer som ska redovisas för transportområdet.

#### **Indikatorer för funktionsmålet**

För att beskriva resultaten för funktionsmålet har regeringen valt att använda följande indikatorer under respektive rubrik:

##### Tillgänglighet

- regional och internationell tillgänglighet
- reslängd per färdstätt
- färdlängd i tusental kilometer
- trängsel i väg- och järnvägssystemet.

##### Tillförlitlighet

- andelen försenade persontåg respektive godståg som ankommer till slutstation
- inställda persontåg.

##### Kvalitet

- vägnätets kvalitet
- järnvägsnätets kvalitet
- resenärers upplevelser av kvalitet.

#### **Indikatorer för hänsynsmålet**

I resultatredovisningen av hänsynsmålet används följande indikatorer:

##### Trafiksäkerhet

- omkomna och allvarligt skadade inom de olika trafikslagen
- omkomna och allvarligt skadade inom olika trafikantgrupper.

##### Begränsad klimatpåverkan

- koldioxidutsläpp
- energieffektivitet
- andel förnybar energi.

##### Bidrag till övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

- frisk luft

- buller
- landskap.

Resultaten inom transportpolitiken (avsnitt 3.4.2) redovisas i relation till de mål riksdagen beslutat om och till de preciseringar och indikatorer som redovisats ovan.

I resultatredovisningen ingår även en redovisning av några övriga sakfrågor om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och om regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden.

I årets proposition är avsnittet med regeringens analys och slutsatser av resultaten (avsnitt 3.4.3) mer utförligt än de senaste åren. Bland annat analyseras resultaten i förhållande till det övergripande transportpolitiska målet och trafikens samhälls-ekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttaget. Som tidigare år redovisas en sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen för funktions- och hänsynsmålen i en översiktlig matris.

Avslutningsvis redovisas investerings-, drifts- och underhållsverksamhet och uppgifter om resultat för affärsverken (s. 45–56). Dessa avsnitt behandlas inte närmare i denna uppföljning.

### 3.2.4 Redovisade resultat

De resultat som redovisas för transportpolitiken och som är kopplade till målstrukturen bygger främst på Trafikanalys uppföljning av läget 2014.<sup>23</sup> Uppföljningsgruppens arbete har främst inriktats på den samlade målbedömning som görs i propositionens avsnitt 3.4.3 Analys och slutsatser.

#### Det övergripande målet

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

Regeringens bedömning av utvecklingen är att det inte har skett någon större förändring jämfört med tidigare år när det gäller detta mål. Transporterna bär inte fullt ut sina samhälls-ekonomiska kostnader när det gäller luftföroreningar, buller, infrastrukturslitage och bidrag till trängsel även om internaliseringsgraderna generellt stigit något jämfört med tidigare. Hur stor del av kostnaden som är internaliserad skiljer sig mellan trafikslagen. Sjöfartens externa miljökostnader bedöms t.ex. ha minskat, vilket ökat internaliseringsgraden medan flygtrafiken är det trafikslag som har högst icke-internaliserade externa kostnader. Enligt propositionen är de icke-internaliserade kostnaderna generellt sett större i tätorter än på

<sup>23</sup> Uppföljning av de trafikpolitiska målen (rapport 2015:7), Trafikanalys, 2015.

landsbygden. I ett europeiskt perspektiv har Sverige låga internaliserade skatter och avgifter för godstransporter.

När det gäller en långsiktigt hållbar transportförsörjning anges kortfattat i propositionen att klimatutsläppen minskar och att transportförsörjningen ännu till dominerande del är beroende av fossila bränslen. I Trafikanalys uppföljning anför även följande:

Även om vissa aspekter av transportsystemet utvecklas mot ett tillstånd närmare hållbarhet går det inte att påstå att transportförsörjningen är långsiktigt hållbar. Det kan inte heller sägas att tillståndet förändrats på något avgörande sätt sedan målen antogs år 2009.<sup>24</sup>

Historiskt sett har det funnits en stark koppling mellan godstransportarbetets utveckling och utvecklingen av BNP: när den ekonomiska aktiviteten i samhället ökar sker även en ökning i trafikflöden och transportarbete. Enligt regeringens bedömning tycks denna koppling inte längre vara så stark. Detta kan delvis förklaras av en underskattning av betydelsen av godstransportarbetet på väg och att tillväxten i stor utsträckning sker i tjänstesektorn, och inte i traditionellt transporttunga branscher som gruvor, malm och skog. Enligt regeringen är det dock för tidigt att dra slutsatsen att den ekonomiska utvecklingen har frikopplats från ett ökat transportarbete.

#### **Funktionsmål, hänsynsmål och preciseringar**

I en övergripande bedömning anför regeringen att även om ett uppfyllande av målen närmar sig på några områden är läget oförändrat för de flesta preciseringarna. På trafiksäkerhetsområdet är t.ex. utvecklingen 2014 positiv vad gäller vägar men negativ för järnvägar. Klimatutsläppen minskar men transportförsörjningen är ännu till dominerande del beroende av fossila bränslen. Inom områdena landskap och hälsa finns det ett åtgärdsbehov med potential till förbättringar. Utvecklingen av transportsystemet sker inte heller på ett likartat sätt i hela landet. Utbudet av kollektivtrafik har utvecklats bättre i rikets mer tätbefolkade regioner. Liknande observationer görs också för tillståndet hos den fysiska infrastrukturen, vilket ger näringslivet varierande förutsättningar i olika delar av landet.

#### **Funktionsmålet – Tillgänglighet**

I propositionen redovisas en analys av och slutsatser om de målpreciseringar som gäller för funktionsmålet och hänsynsmålet. Resultaten presenteras samlat i en matris. I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser i årets budgetproposition (gäller resultat för 2014) samt bedömningen av utvecklingstrenden som avser utvecklingen sedan 2009 när de transportpolitiska målen fastställdes. Trendbedömningen visar om utvecklingen varit positiv, negativ eller

---

<sup>24</sup> A.a. s. 8.

oförändrad i relation till målets preciseringar. I matrisen redovisas även den trendbedömning som gjordes i de två senaste årens budgetpropositioner.

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

**Tabell 3 Samlad målbedömning av funktionsmålet Tillgänglighet**

Funktionsmålens preciseringar	Analys och slutsatser för 2014	Trendbedömning		
		2012	2013	2014
1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförtlighet, trygghet och bekvämlighet.	På några områden har transportsystemet utvecklats positivt under 2014. Flertalet mått har dock inte förbättrats från 2009 års nivå. Bedömningen är därför att tillståndet i stort sett är oförändrat sedan målen antogs.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
2. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Utvecklingen har det senaste året haft positiva inslag, såsom färre bärighetsrestriktioner och en fortsatt minskning av totalstoppen i vägtrafiken. Efter några år med ökad punktlighet för godstågen sjönk den något under 2014. Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs dock transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år, något som på sikt riskerar att försvaga näringslivets konkurrenskraft. Den sammanlagda bedömningen är därför att tillståndet för preciseringsringen inte förändrats på något avgörande sätt under perioden.	Negativ	Oförändrad	Oförändrad
3. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Medborgarnas tillgänglighet till olika typer av service och kommunikationer har förbättrats i kommuner med stor befolkning, medan det omvända gäller på landsbygden. I ett interregionalt tillgänglighetsperspektiv har en tredjedel av Sveriges kommuner en god tillgänglighet, medan några kommuner inte uppfyller ett enda av kriterierna för en acceptabel tillgänglighet. Tillgängligheten har endast förändrats marginellt över tid. För flygresor minskade såväl tillgängligheten som åtkomligheten under perioden 2005–2014. Det gäller både inrikes- och Europatrafiken, men åtkomligheten för Europatrafiken har förbättrats de senaste två åren. Sammanfattningsvis uppskattas förändringarna för preciseringsringen vara små.	Negativ	Negativ	Oförändrad
4. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Den numerära representationen i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statliga bolag inom transportområdet är könsmässigt jämställd. Däremot var representationen av kvinnor på regional och lokal nivå under 40 procent. Det saknas fortfarande underlag kring hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med medborgarna, dvs. kvinnor och män, i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster, och den samlade bedömningen är därför att mycket lite skett sedan målen antogs.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
5. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat de senaste åren. Hållplatser och stationsområden har fortsatt åtgärdats för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Andelen fordon	Positiv	Positiv	Positiv

	i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.			
6. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Arbetet med att förbättra barns förutsättningar att använda transportsystemet förefaller lågt prioriterat hos transportmyndigheterna. Där arbeten genomförs är nytan för barnen svårbedömd. Antalet barn som omkommit i trafiken har minskat, vilket kan tyda på förbättrad säkerhet. Bedömningen utifrån fördelningen av omkomna mellan pojkar och flickor är att risken att omkomma i vägtrafiken är större för pojkar än för flickor. Detta motsägs dock av att barns egen rörelsefrihet tenderar att minska. Föräldrar skjutsar också barnen i större utsträckning, vilket gör områden där barn vistas mer osäkra då trafiken tilltar. Regeringens bedömning är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade jämfört med 2009.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
7. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Medborgarnas resmöjligheter med kollektivtrafiken har under en längre tid förbättrats i och med att utbudet ökat, främst i Sveriges tre största städer. Dock överskuggas detta till viss del av att biljettpriserna fortsätter att öka kraftigt. En ökad cykelsatsning tillsammans med ett tilltagande arbete för cyklisternas säkerhet bidrar positivt till måluppfyllelsen, men påtagliga effekter dröjer. Att förbättra förutsättningarna för gång har dock fortsatt låg prioritet. Gång riskerar även att komma ännu mer i skymundan när cykelsatsningar tilltar eftersom dessa färdstätt ofta behandlas inom samma ram. Trafikanalys bedömning, trots vissa positiva indikationer, är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel är oförändrade jämfört med 2009.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad

### Kompletterande uppgifter

Här redovisas kompletterande uppgifter till ovanstående målbedömning.

#### 1. Medborgarnas resor

Bedömningen är att tillståndet är oförändrat jämfört med 2009. Tillgänglighet för medborgarna mäts för denna precisering i termer av tillförlitlighet, bekvämlighet och trygghet. Trafikanalys gör även bedömningen att fortsatta åtgärder krävs för att förbättra punktligheten och åtgärda de allvarliga fel som årligen upptäcks i järnvägssystemet samt att fortsätta minska avvikelserna från fastställd underhållsstandard i vägsystemet.<sup>25</sup>

#### 2. Näringslivets transporter

Bedömningen är att tillståndet är oförändrat jämfört med 2009. I propositionen redogörs även för hur tillförlitligheten i det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder. Enligt Logistic Performance Index (LPI) framträder en bild av svensk infrastruktur och dess handelsmöjligheter som relativt goda i åtminstone ett nordiskt perspektiv, liksom i förhållande till flertalet av världens länder. Det svenska infrastruktursystemets kvalitetsbetyg har dock kontinuerligt

<sup>25</sup> Uppföljning av de trafikpolitiska målen (rapport 2015:7), Trafikanalys, 2015, s. 25.

sänkts de senaste åren. Kvalitet av vägar och järnvägsinfrastruktur får ingen enhetlig placering i världen, och situationen verkar ha förvärrats framför allt för järnvägen de senaste åren.

Efter en nedgång 2012 ökade Sveriges LPI-värde enligt Trafikanalys under 2014, vilket ger Sverige en total sjätteplats på rankingen 2014, en förbättring jämfört med 2012 års trettondeplats. Både värdet och rankingen är dock lägre än både 2010 och 2007. Jämfört med några länder som Sverige har stort handelsutbyte med faller Sverige statistiskt sett sämre ut än Tyskland och Storbritannien över en längre tidsperiod.<sup>26</sup>

### 3. Geografisk tillgänglighet

I propositionen görs bedömningen att det varit små förändringar för denna precisering sedan 2009. Den geografiska tillgängligheten analyseras på tre nivåer: lokal och regional, interregional samt internationell tillgänglighet.

I ett lokalt och regionalt tillväxt- och konkurrensperspektiv är de viktigaste tillgänglighetsaspekterna de som berör tillgänglighet till arbetsmarknad, service och utbildning. Tillgänglighet till service av olika slag är högst i storstäder och deras förorter samt i större städer. I glesbygdskommuner och turist- och besöksnäringsskommuner är tillgängligheten betydligt lägre. Generellt tycks kommuner i skogsläna ha relativt sämre tillgänglighet med undantag av kommuner som innefattar en stad. För riket som helhet har bilden ändrats relativt lite över tid.

Interregional tillgänglighet kvantifieras av Trafikverket genom åtta kriterier. Sammantaget är det 88 av Sveriges 290 kommuner som har en *god* tillgänglighet enligt alla åtta kriterierna. 197 kommuner uppfyller alla kriterierna för *acceptabel* tillgänglighet, medan 16 kommuner inte når upp till de krav som ställs för en *god* tillgänglighet i något av kriterierna under 2014. Antalet kommuner som inte klarade kraven på *acceptabel* tillgänglighet i något av de åtta kriterierna var 4 stycken både 2013 och 2014.

Internationell tillgänglighet redovisas som åtkomlighet respektive tillgänglighet med internationellt flyg, dvs. möjligheten att besöka andra orter, respektive möjligheten för personer från andra delar av Europa att besöka en ort med flyg. Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, dvs. det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Den bästa tillgängligheten och åtkomligheten under 2014 hade Stockholm följt av Göteborg.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> A.a. s. 38.

<sup>27</sup> A.a. s 45–55.



#### 4. Ett jämställt samhälle

Enligt propositionen ska jämställdhet genomsyra transportpolitiken. Regeringen redovisar uppgifter om kvinnor och män under respektive avsnitt i stället för under ett särskilt område. Undantaget är representationen i styrelser och ledningsgrupper som redovisas i ett särskilt avsnitt. Bedömningen är att mycket lite skett sedan målen antogs 2009.

Följande uppgifter redovisas om mäns och kvinnors resmönster och fordonsinnehav:

- Mäns resande är nästan 25 procent längre än kvinnors.
- Män kör bil regionalt ungefär 85 procent längre än vad kvinnor gör.
- Det finns ingen signifikant skillnad mellan mäns och kvinnors resande med regional kollektivtrafik.
- För resande till fots eller med cykel är det små skillnader mellan kön, men de färdsätten tillsammans med kollektivtrafik utgör dock en större andel av kvinnors resande eftersom de reser totalt kortare sträckor än män.
- Majoriteten av personbilarna ägs av män, och detta är inte något som tycks förändras i snabb takt. År 2014 ägdes 35 procent av de privatägda bilarna i trafik av kvinnor.

#### 5. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Regeringen och Trafikanalys gör bedömningen att utvecklingen för denna precisering går i positiv riktning, men resultatredovisningen är mycket kortfattad. Trafikanalys tillägger dock att åtgärdstakten måste öka om målen i den nationella planen ska nås.<sup>28</sup> Enligt Trafikanalys har endast 66 av 150 utpekade järnvägsstationer och 750 busshållplatser av 2 000 anpassats för personer med funktionsnedsättning sedan 2010. Under 2014 var det bara 4 järnvägsstationer och 118 busshållplatser som anpassades.<sup>29</sup>

Trafikanalys inleder sin uppföljning av preciseringen på följande vis.

Att göra *kollektivtrafiken* användbar för personer med funktionsnedsättning är ett relativt gammalt politiskt mål, som fanns med i en proposition från år 2000 och skulle vara uppfyllt 2010 (Prop. 1999/2000:79 2000). Man kan konstatera att det finns problem kvar att åtgärda i kollektivtrafiken, men det verkligt of-

---

<sup>28</sup> Den nationella planen för 2010–2021 säger att minst 150 järnvägsstationer och 2 000 busshållplatser i det prioriterade nätet ska anpassas till personer med funktionsnedsättningar.

<sup>29</sup> Uppföljning av de trafikpolitiska målen (rapport 2015:7), Trafikanalys, 2015, s. 72.

fensiva i preciseringen ovan är att den gäller hela *transportsystemet*. Transportsystemet innehåller inte bara kollektivtrafiken utan även till exempel gång- och cykelbanor, bilvägar och tjänster för paketbefordran.<sup>30</sup>

Av Trafikanalys redovisning framgår att den totala reslängden per capita för personer med funktionsnedsättningar är kortare än för övriga de reste inrikes regionalt 37 procent mindre än övriga personer under åren 2011–2014.<sup>31</sup>

År 2013 genomförde utskottet en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning som resulterade i rapporten *Hela resan hela året!*<sup>32</sup>. I rapporten konstateras bl.a. att många hinder gör det svårt för personer med olika funktionsnedsättningar att resa med kollektivtrafiken. Rapporten riktar även kritik mot att målen för när kollektivtrafiken ska bli tillgänglig hela tiden flyttas framåt. Uppföljningsgruppen presenterade en rad bedömningar och slutsatser i rapporten som inte kommenterats av regeringen vare sig i förra årets eller i årets budgetproposition.

#### *6. Barns möjligheter att använda transportsystemet*

Bedömningen är att läget är oförändrat jämfört med 2009. I propositionen anges att det vanligaste färdssättet vid resor till skolan för barn i åldern sex till tolv år 2013–2014 var med bil, 35 procent, jämfört med 32 procent som promenerar till skolan. Motsvarande siffror för 2005–2006 var 40 procent gående och 28 procent som åkte bil. Skillnaderna kan bero på förändrade attityder hos föräldrarna och det fria skolvalet, men de kan också bero på sämre förutsättningar för barn att själva använda transportsystemet. Barn över 13 år åker till största delen med allmän kollektivtrafik till skolan.

Under 2014 omkom 14 barn i vägtrafiken, vilket är det näst lägsta antalet omkomna barn sedan statistik började föras på 1930-talet. Under den senaste tioårsperioden har antalet omkomna barn i vägtrafiken halverats. Förklaringen till detta är enligt Trafikverket lägre hastigheter på vägar, säkrare fordon och att arbetet med säkerhetshöjande åtgärder fortgår.

#### *7. Kollektivtrafik, gång och cykel*

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel bedöms som oförändrade jämfört med 2009. I propositionen anges att kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet har ökat med över 2 procentenheter sedan 2004. Mest betydande för utvecklingen har varit det ökade järnvägsresandet. I absoluta tal har transportarbetet för gång, cykel och moped minskat med 4 procent sedan 2009. Under 2005–2006 reste män mindre med regional kollektivtrafik än kvinnor.

---

<sup>30</sup> A.a. s. 69.

<sup>31</sup> A.a. s. 70.

<sup>32</sup> 2013/14:RFR5.

Denna skillnad har minskat, och det finns inte längre en signifikant skillnad mellan mäns och kvinnors resande med regional kollektivtrafik. Det totala antalet utbudskilometer i den samhällsfinansierade lokala och regionala kollektivtrafiken ökade under perioden 2004–2013 med 20 procent och resandet med 27 procent, medan de totala kostnaderna har ökat betydligt mer. Resenärerna har delvis betalat denna kostnadsökning med högre priser.<sup>33</sup> Ur en internationell synvinkel ligger Sverige kring ett europeiskt genomsnitt när det gäller cykeltrafikens andel av det totala antalet huvudresor. I Sverige ligger andelen stabilt kring 9 procent och har inte förändrats nämnvärt jämfört med de senaste resvaneundersökningarna.

### **Tillförlitlighet och kvalitet**

I propositionen redovisas uppgifter om tillförlitlighet och kvalitet under särskilda rubriker. Motsvarande uppgifter redovisas av Trafikanalys med begreppen *tillförlitlighet*, *bekvämlighet* och *trygghet* under preciseringarna Medborgarnas resor respektive Näringslivets transporter.

*Tillförlitligheten* bedöms utifrån störningarnas omfattning och antalet påverkade resenärer. Enligt Trafikanalys låg punktligheten i järnvägssystemet under 2014 relativt stabilt jämfört med 2013 och ligger nu på samma nivå (ca 90 procent) som rådde före de problematiska åren 2010–2011. Långdistanstågen avviker negativt från övriga tågtyper med en punktlighet strax under 80 procent.

*Bekvämlighet* beror på hur kvaliteten i infrastrukturen ser ut och hur den upplevs av resenärerna och utförarna av transporterna. Andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har minskat över tid till 5,6 procent 2014. Den genomsnittliga avvikelserna för hela det statliga vägnätet vad gäller ojämnhet respektive spårighet är knappt 3 procent vardera. Landsbygdskommunernas vägnät avviker från underhållsstandarden framför allt i termer av ojämnhet, medan tätortskommunerna har större avvikelser när det gäller spårighet, vilket förklaras av ett stort slitage på vägtypen pendlingsvägar.

*Trygghet* återspeglar människors upplevelse av risk. Trots en ökning av det totala antalet brott mot enskilda personer, minskade dessa brott på allmänna kommunikationer (t.ex. på en buss eller vid en järnvägsstation) 2013. Av kollektivtrafikresenärerna uppger 72 procent att de känner sig trygga i kollektivtrafiken, en liten ökning jämfört med de tre senaste åren.<sup>34</sup>

### **Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa**

I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser om hänsynsmålet (gäller resultat för 2014) samt en bedömning av utvecklingstrenden sedan 2009 när de transportpolitiska målen fastställdes. Trendbedömningen visar

---

<sup>33</sup> Våren 2015 beslutade riksdagen (bet. 2014/15:TU13) att rikta ett tillkännagivande till regeringen om statens roll i att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås.

<sup>34</sup> Uppföljning av de trafikpolitiska målen (rapport 2015:7), Trafikanalys, 2015, s. 26–32.

om utvecklingen varit positiv, negativ eller oförändrad i relation till målets preciseringsringar. I matrisen redovisas även den trendbedömning som gjordes i de två senaste årens budgetpropositioner.

Hänsynsmålet: 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.

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

Hänsynsmålets preciseringsringar	Regeringens analys och slutsatser för 2014	Trendbedömning		
		2012	2013	2014
1. Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Under 2014 omkom, exklusive självmorden, 191 män och 79 kvinnor i vägtrafikolyckor. Andelen män och kvinnor som omkommit har varit relativt stabil de senaste 10 åren och legat på i genomsnitt 74 procent för män och 26 procent för kvinnor. Antalet personer som omkom ökade med 10 personer under 2014 jämfört med 2013. Om utvecklingen fortsätter i genomsnitt som de senaste tio åren kommer målet om maximalt 220 dödade ändå att nås 2020. Antalet allvarligt skadade minskade något 2014, och medelvärdet för de senaste tre åren var väl under basvärdet för åren 2006–2008. Om utvecklingen de senaste åren fortsätter kommer målet om en 25-procentig minskning av antalet allvarligt skadade att nås till 2020. Sammantaget bedömer man att utvecklingen har varit positiv.	Positiv	Positiv	Positiv
2. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Inom yrkessjöfarten omkom 4 personer under 2014 och 12 personer skadades allvarligt, 10 i arbetsmiljöolyckor, 1 i kollision och 1 i förtöjningsolycka. Samtliga omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten 2014 var män och alla äldre än 18 år. Inom fritidsbåttrafiken omkom 23 personer under 2014, vilket är en minskning jämfört med 2013 då 36 personer omkom. De 23 omkomna var samtliga män och samtliga äldre än 18 år. Totalt för sjötrafiken är målet för maximalt antal omkomna 2020 endast 5 personer eller 15 procent, vilket kommer att nås om utvecklingen fortsätter som hittills. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritidsjöfarten gör att antal skadade enligt mätning ökar över tid. Trafikanalys avstår därför från att göra en bedömning av hur hela preciseringen utvecklats.	–	–	–*
3. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken ökade under 2014 jämfört med 2013, från 19 till 32 personer. Av dessa var 26 män och 6 kvinnor. Genomsnittet för de tre senaste åren är därefter på samma nivå som basvärdet och måste minska med hela 59 procent för att nå målet för 2020. Dessutom har antalet självmord inom bantrafiken ökat över tid. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2014 ligger strax under 2020 års målnivå, men på grund av rapporteringsproblem kan detta vara en underskattning av de skadade. Män dominerar i antal omkomna och allvarligt skadade i bantrafikolyckorna, och under perioden 2009–2014 var i genomsnitt 73 procent av de omkomna män. Med tanke på de höga dödstalen i olyckor och ökat antal självmord är den övergripande bedömningen att utvecklingen inte sker i fas med målen för 2020.	Negativ	Negativ	Negativ

4. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Endast en person omkom inom luftfarten under 2014, vilket är den lägsta siffran sedan mätningar påbörjades 1969. Antalet allvarligt skadade uppgick till sex personer, en minskning från året innan och det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Samtliga allvarligt skadade var inom hang-, segel- och skärmflyg. Inget haveri med ett kommersiellt flygplan har inträffat under den studerade perioden. Antalet dödade och skadade inom luftfarten är få med mycket stora variationer mellan åren, men utvecklingen de senaste åren har uppfyllt målet om fortlöpande minskning av dödade och skadade.	Oförändrad	Oförändrad	Positiv
5. Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsätter att minska. Minskningstakten under 2014 var dock lägre än tidigare år. Energieffektiviteten förbättras för flera trafikslag, och andelen förnybar energi inom transportsektorn ökar. Det är dock långt kvar till målet om ett brutet beroende av fossila bränslen.	Positiv	Positiv	Positiv
6. Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Utvecklingen när det gäller transportsystemets påverkan på övriga miljö kvalitetsmål är blandad. Fler personer beräknas utsättas för bullernivåer över riktvärdena. Luftkvaliteten i tätorterna har avsevärt förbättrats i jämförelse med 80- och 90-talen, men miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids i ett antal gatuumråden. Ytterligare åtgärder behövs, framför allt på kommunal nivå, för att normerna ska nås. Åtgärdstakten i arbetet med att minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov. Sammantaget bedöms utvecklingen vara för långsam för att vissa miljö kvalitetsmål ska kunna nås.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad

\* Ingen trendbedömning på grund av översyn av målnivåer.

## Kompletterande uppgifter

### 5. Begränsad klimatpåverkan

I sin bedömning anger Trafikanalys att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter nu har en lägre nivå än både 2009 när målen antogs och 1990 som är utgångspunkten för de internationella klimatöverenskommelserna. Men utsläppen från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige är långt över 1990 års nivå, och dessa utsläpp ökade under 2014. Enligt Trafikanalys kommer det att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsatta delmål och mål ska nås i tid.<sup>35</sup>

Jämfört med 1990 ligger utsläppen från vägtrafiken nu något lägre. Det är personbilarnas utsläpp som minskat, trots ökade körsträckor. Lastbilarnas utsläpp är däremot betydligt högre än 1990. Personbilarna står trots detta för ungefär två tredjedelar av utsläppen från vägtrafiken.

<sup>35</sup> Uppföljning av de trafikpolitiska målen (rapport 2015:7), Trafikanalys, 2015, s. 111–112.

Under 2014 uppfyllde 16,5 procent av de nyregistrerade personbilarna den miljöbilsdefinition som gäller sedan den 1 januari 2013, vilket var en kraftig ökning jämfört med 2013 (knappt 11 procent). Trafikverkets analyser av nybilsförsäljningen visar att det har skett en ökning både av andelen mycket klimatteffektiva fordon och av andelen något törstigare fordon.<sup>36</sup>

#### 6. Övriga miljö kvalitetsmål

Enligt redovisningen i propositionen är utvecklingen för miljö kvalitetsmålet Frisk luft i huvudsak positiv, men målet bedöms inte kunna nås med beslutade och planerade åtgärder. För transportsektorn handlar det primärt om att utsläppen av kväveoxider och partiklar fortsatt beräknas vara för höga i stadsmiljö.

När det gäller buller är trafiken på väg och järnväg de bullerkällor som berör flest människor i Sverige. Omkring 2 miljoner människor beräknas vara utsatta för trafikbuller som överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid sina bostäder. Längs de statliga vägarna beräknas ca 200 000 personer vara utsatta för högre bullernivåer än riktvärdena för inomhusmiljö. För järnväg är motsvarande siffra 370 000 personer. Ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och byggande av bostäder närmare bullerkällor bidrar till att fler människor blir bullerutsatta.

#### 3.2.4 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet har vid flera tillfällen påpekat vikten av att resultaten i förhållande till det övergripande målet inom transportpolitiken analyseras och bedöms i ett sammanhang. En sådan analys bör enligt utskottet årligen redovisas i budgetpropositionen för att möjliggöra en bedömning av den övergripande måluppfyllelsen.<sup>37</sup>

Utskottet har också framhållit att det är viktigt att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning och att indikatorerna i första hand bör spegla uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Utskottet har vidare pekat på att det är önskvärt att så långt möjligt redovisa tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer.

I förra årets budgetbetänkande påpekade utskottet att flera av indikatorerna inom transportpolitiken skulle kunna utvecklas ytterligare, bl.a. när det gäller redovisningen av längre tidsserier. Utskottet konstaterade att för några målpreciseringar (bl.a. tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, barns möjligheter att använda transportsystemet, kollektivtrafik, gång och cykel) fanns få eller inga direkta indikatorer redovisade.

---

<sup>36</sup> A.a. s. 116.

<sup>37</sup> Bet. 2012/13:TU1, 2013/14:TU1 och 2014/15:TU1.

Utskottet framhöll även betydelsen av kontroll och återrapportering om tillståndet i transportsystemen, att underhållskraven uppfylls samt att fel och brister i väg- och järnvägsnäten åtgärdas. Utskottet ansåg att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område kunde lämnas i kommande budgetpropositioner.

I budgetbetänkandet förra hösten påpekade utskottet att det vore värdefullt om regeringen återkommer till riksdagen och redovisar vad som gjorts med anledning av utskottets ställningstaganden 2013 i fråga om tillgängligheten i trafiken och utskottets uppföljningsrapport Hela resan hela året!<sup>38</sup>.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om miljö endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser och att en delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas.<sup>39</sup>

### 3.2.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

#### Övergripande mål

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition (avsnitt 3.4.3) redovisar en betydligt mer utförlig analys och bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet än tidigare år. Uppföljningsgruppen har i flera år efterfrågat en sådan analys och ser mycket positivt på denna förbättring av resultatredovisningen. Det underlättar för gruppen och trafikutskottet att bedöma målfyllelse och riktning i det transportpolitiska arbetet.

Regeringens analys behandlar dock främst det övergripande målets första del om en ”samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning” medan målets andra del om en ”långsiktigt hållbar transportförsörjning” får en betydligt mer kortfattad behandling. Uppföljningsgruppen anser att analysen och bedömningen av målets andra del – om den långsiktiga hållbarheten – bör utvecklas i paritet med redovisningen av den första delen. I det sammanhanget vill gruppen särskilt uppmärksamma den forskningsrapport – med titeln Hållbara analyser? – som utskottet presenterade i februari i år och som behandlar samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling.

#### Resultatredovisningens struktur

Resultaten för transportpolitiken (s. 23–42) redovisas under olika rubriker för funktionsmålets och hänsynsmålets preciseringar och indikatorer. I särskilda avsnitt redovisas uppgifter om *tillförlitlighet* och *kvalitet* inom funktionsmålet – uppgifter som kanske främst hör hemma under preciseringarna om medborgarnas resor och näringslivets transporter. Uppföljningsgruppen anser att denna struktur

---

<sup>38</sup> RFR 2013/14:5.

<sup>39</sup> Bet. 2013/14:TU1 och 2014/15:TU1.

skapar en delvis otydlig bild och försvårar kopplingen mellan preciseringar och resultat. I Trafikanalys uppföljningsrapport<sup>40</sup> används en enkel och lättöverskådlig struktur som utgår från de transportpolitiska målen och deras preciseringar. Uppföljningsgruppen menar att en sådan struktur skulle kunna förtydliga resultatredovisningen och sambanden mellan mål och resultat.

### **Indikatorer**

Uppföljningsgruppen ser positivt på att regeringen i årets budgetproposition utvecklat användningen av indikatorer i resultatredovisningen av transportpolitiken. Indikatorerna används för att konkretisera resultaten i förhållande till preciseringarnas mål. Gruppen vill betona vikten av att resultatindikatorer ger en allsidig belysning av måluppfyllelsen.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det utvecklingsarbete med resultatindikatorer som pågår inom olika transportmyndigheter och konstaterar att regeringen fortsätter att bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet. Gruppen anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Vidare är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

### **Tillståndet i transportsystemen**

Liksom i förra årets uppföljning av resultatredovisningen vill uppföljningsgruppen nu framhålla betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet påtalade i sitt budgetbetänkande 2014 att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område kunde lämnas i kommande budgetpropositioner. Uppföljningsgruppen konstaterar att redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet är något mer utförlig i årets budgetproposition men anser att innehållet kan utvecklas ytterligare.

### **Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning**

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen även i år redovisar en positiv trend när det gäller transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Gruppen välkomnar denna utveckling men vill samtidigt påpeka att arbetet för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken fortfarande går för långsamt och att åtgärdstakten måste öka om målen i den nationella planen ska nås till 2021. Gruppen konstaterar att endast 44 procent av järnvägsstationerna och 37 procent av busstationerna som ingår i planen hittills har gjorts tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

---

<sup>40</sup> Uppföljning av de trafikpolitiska målen (rapport 2015:7), Trafikanalys, 2015.



Uppföljningsgruppen konstaterar vidare att de ställningstaganden om tillgänglighet som utskottet gjorde i sitt budgetbetänkande för två år sedan, med anledning av utskottets rapport *Hela resan hela året!*, inte kommenterats vare sig i årets eller i förra årets resultatredovisning. Uppföljningsgruppen anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i rapporten – återkommer till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås. Redovisningen skulle t.ex. kunna lämnas i en särskild resultatskrivelse.

#### **Utsläpp av växthusgaser**

Som redovisats ovan har trafikutskottet vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera denna fråga och menar att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen. Gruppen konstaterar att Trafikanalys även redovisar utsläpp från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige och att dessa ligger långt över 1990 års utsläppsnivå. Trafikanalys bedömning är att det kommer att krävas nya kraftfulla styrmedel för att göra det sannolikt att uppsätta delmål och mål ska nås i tid.

### **3.3 Politiken för informationssamhället**

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it) inklusive elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Åtgärder och resultat med koppling till it-området följs även upp och redovisas inom andra utgiftsområden. De myndigheter som har uppgifter inom politikområdet är Post- och telestyrelsen (PTS), som är sektors- och tillsynsmyndighet, E-legitimationsnämnden, Digitaliseringskommissionen, Bredbandsforum och Delegationen för e-förvaltning (E-delegationen) som avslutade sitt arbete den 30 juni 2015.

### 3.3.1 Budget och anslag

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

	<b>Budget 2015</b>	<b>Prognos ut- fall 2015</b>	<b>Förslag 2016</b>
2:1 Post- och telestyrelsen	27	27	28
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till personer med funktionsnedsättning	138	135	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	36	31	36
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	19	18	12
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120	120	126
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	48	47	55
<b>Politiken för informationssamhället, totalt</b>	<b>388</b>	<b>378</b>	<b>397</b>

År 2014 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 468 miljoner kronor. Prognosen för 2015 för de totala utgifterna uppgår till 378 miljoner kronor. Huvudorsaken till minskningen är främst att den medfinansiering som PTS tidigare hanterat för kanalisationsstödet och landsbygdsprogrammet har löpt ut. Fortsatta medel för bredbandsutbyggnad hanteras inom utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel samt inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt.

### 3.3.2 Mål

Det finns inget övergripande mål för politikområdet. I stället finns särskilda mål för de tre delområden som ingår i politiken för informationssamhället: it-politik, post och grundläggande betaltjänster. Inom it-politiken finns två delmål.

#### Mål för it-politiken

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringsens möjligheter.<sup>41</sup>

Ett delmål inom it-politiken är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.<sup>42</sup>

<sup>41</sup> Prop. 2011/12:1, utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

<sup>42</sup> Prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

Ett annat delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.<sup>43</sup>

#### **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).<sup>44</sup>

#### **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.<sup>45</sup>

### **3.3.3 Resultatredovisningens struktur och indikatorer**

Resultaten inom politiken för informationssamhället redovisas i propositionens avsnitt 4.4. Inledningsvis redogörs för resultatindikatorer och övriga bedömningsgrunder. Bland annat framhålls att en rad olika faktorer påverkar utvecklingen inom informationssamhället och att politikens bidrag inom detta område ofta är svårt att mäta och avgränsa från effekterna av andra offentliga och privata insatser.

I redovisningen av resultaten för it-politiken, elektronisk kommunikation och bredband används ett antal indikatorer vars resultat redovisas i en matris (se bilaga). Av redovisningen framgår att några indikatorer är nya och att tidsserierna för dessa därför är korta. Av propositionen framgår att regeringen ser ett behov av att vidareutveckla indikatorer för e-förvaltning. För några indikatorer har åldersgruppen utökats från 16–74 år till 16–85 år.

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

Resultaten redovisas i relation till de mål för it-politiken (inklusive delmålen elektronisk kommunikation och bredband), post och grundläggande betaltjänster som riksdagen beslutat om. Redovisningen av resultaten för respektive mål avslutas med ett analysavsnitt.

---

<sup>43</sup> Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

<sup>44</sup> Prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

<sup>45</sup> Prop. 2006/07:55, utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

### 3.3.4 Redovisade resultat

#### It-politik

Utöver måluppfyllelsen för de indikatorer som redovisas i en matris (se bilagan) lämnas uppgifter på en rad olika områden som rör it-politiken och delmålen elektroniska kommunikationer och bredband.

Enligt SCB:s årliga it-undersökningar har personers och företags användning av internet inklusive e-förvaltning ökat generellt. Bland 16–85-åringar i Sverige har 92 procent, ca 7,1 miljoner personer, tillgång till internet i hemmet och möjlighet att koppla upp sig. Regeringen bedömer att utvecklingen mot att nå det it-politiska målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter utmanas av att andra länder går starkt framåt. I en internationell jämförelse utförd av World Economic Forum (WEF), har Sverige för tredje året i rad tredje högsta poäng av 143 länder. I EU-kommissionens Digital Economy and Society Index rankas Sverige som nummer två av EU:s 28 medlemsländer. Jämförelserna ger en likartad bild av att Sverige fortsatt hör till världens absolut mest framstående länder i it-relaterade frågor. Emellertid visar detaljerna i dessa index också att Sverige tappar indexpoäng medan många länder går framåt.

Det är fortsatt ingen större skillnad i användning av internet inklusive e-förvaltning mellan kvinnor och män. Andelen kvinnor i it-yrken ligger kvar på ca 20 procent och andelen män på 80 procent, enligt SCB.

Enligt SCB:s it-undersökning har andelen individer som på något sätt använt myndigheters webbplatser ökat något sedan 2014. I dag finns det mer än 7 miljoner e-legitimationer utfärdade i Sverige, vilket innebär att en stor andel av befolkningen använder eller har tillgång till e-legitimationer. Internationellt sett är detta en hög siffra.

#### *Elektronisk kommunikation*

I propositionen anges att Sverige fortsätter att vara internationellt ledande i utveckling och användning av 4G, vilket möjliggör mer avancerade tjänster och högre hastigheter. Enligt operatörerna har 99 procent av befolkningen tillgång till bredband med hög överföringshastighet via tekniken LTE (Long Term Evolution). Den snabba utbyggnaden har främjats från statens sida av ett tidigt frigörande av nödvändiga radiofrekvenser och lanseringen av nya mobiltillstånd på marknaden. Utbyggnaden på landsbygden har förbättrats, och täckningsgraden är i dag högre för 4G, med ca 10 Mbit/sekund, än med 3G. Under 2014 ökade täckningen för mobila bredbandstjänster, i första hand genom 4G. Användningen av mobil datatrafik i Sverige är bland de högsta inom EU och ökade under samma tid med 35 procent.

### *Bredband*

Enligt PTS bredbandskartläggning 2014 hade 61 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband med en teoretisk hastighet om minst 100 Mbit/s i oktober 2014. Det är en ökning med 5 procentenheter jämfört med oktober 2013. Andelen hushåll och företag som har tillgång till 30 Mbit/s har under samma period ökat från 71 till 75 procent.

Utbyggnaden av mobilt bredband fortsätter. I oktober 2014 hade 99 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband via LTE (4G), och ökningen av täckning utanför tätort och småort har varit fortsatt stark. Ungefär 97 procent har tillgång till bredband via LTE utanför tätort och småort.

Marknaden står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur, och under 2014 investerade marknadens aktörer ca 10 miljarder kronor i fasta och mobila nät enligt PTS. Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är dock ojämnt fördelad mellan tätort och småort och mer glesbefolkade områden. I områden utanför tätort och småort hade ca 13 procent av befolkningen tillgång till 100 Mbit/s enligt PTS bredbandskartläggning 2014. Regeringen har avsatt stöd till bredbandsutbyggnad i områden där marknaden inte planerar att bygga ut.

### **Post**

Sedan den 1 januari 2013 ska alla postmarknader inom EU vara öppna för konkurrens enligt EU:s tredje postdirektiv.<sup>46</sup> Enligt resultatredovisningen fanns det 35 operatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet i april 2015. Post Nord Group AB:s marknadsandel mätt i antalet försändelser var 84,9 procent 2014 medan Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 14,4 procent. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 0,68 procent 2014.

Enligt propositionen visar tillsynen inom postområdet 2014 att målen för postserVICEN är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomsfattande posttjänsten är tillgodosedda. Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare som vid utgången av 2014 uppgick till ca 900 hushåll.

Enligt regeringens analys fortsätter brevvolymer att minska på den svenska postmarknaden samtidigt som den kraftiga tillväxten inom e-handelsmarknaden fortsätter att generera ökande volymer av paket och större brevårsändelser.

---

<sup>46</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständig genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster.

### **Grundläggande betaltjänster**

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.<sup>47</sup> Sedan hösten 2012 har det funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna. Enligt resultatredovisningen drog Finansinspektionen i början av 2014 in tillståndet för det kreditmarknadsbolag som var leverantör av betaltjänster till flertalet av betaltjänstombuden, och dessa ombud har inte kunnat ha någon betaltjänstverksamhet under stora delar av 2014.

Av en tillsynsrapport som lämnades i december 2014 framgår att tillgången till grundläggande betaltjänster inte motsvarar samhällets behov, främst för att det finns privatpersoner som har svårt att utföra grundläggande betaltjänster. Dessa individers problem hör i de flesta fall samman med svårigheter att använda tekniken för ändamålet på grund av en funktionsnedsättning eller hög ålder. Flera länsstyrelser rapporterar även att problem förekommer för vissa föreningar och småföretagare inom handel och turism i glesbygden, främst i fjäll- och skärgårdsområden.

I regeringens analys anges att en förutsättning för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av betaltjänstmarkandens utveckling är en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen och en förbättrad användbarhet av de elektroniska kommunikationstjänsterna.

### **3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden**

I förra årets budgetbetänkande välkomnade trafikutskottet de förändringar av målen och målstrukturen inom politiken för informationssamhället som regeringen föreslog och som riksdagen senare beslutade om. Utskottet framhöll i sammanhanget att det är viktigt att de mål som regeringen redovisar mot är sådana som riksdagen har beslutat om och att de ändringar som föreslås inte innebär någon ändring av inriktningen eller ambitionsnivån inom området.

Utskottet såg mycket positivt på att det skett en utveckling när det gäller indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. Utskottet noterade även att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området.

I förra årets budgetbetänkande framhöll utskottet vikten av att redovisningen för kommande år så långt möjligt renodlas så att den i större utsträckning innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna och i mindre grad allmänna beskrivningar av omvärldsförändringar. Utskottet menade också att det är önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer, att jämförelseåren i så

---

<sup>47</sup> Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

stor utsträckning som möjligt är desamma samt att samma indikatorer används under en längre tid.

### **3.3.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar**

Uppföljningsgruppen konstaterar att riksdagen i december förra året beslutade om nya mål och en ny målstruktur för politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen har i flera år arbetat för en tydligare och mer ändamålsenlig målstruktur som utgår från de mål på området som riksdagen beslutat om. Detta har också utskottet tidigare efterlyst. Uppföljningsgruppen ser nu mycket positivt på denna utveckling som gör resultatredovisningen både tydligare och mer lättillgänglig för en bedömning av resultaten.

I resultatredovisningen anförts att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. Uppföljningsgruppen har förståelse för detta men vill ändå, liksom förra året, betona vikten av att redovisningen renodlas och så långt möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna.

Uppföljningsgruppen välkomnar vidareutvecklingen av indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. De nya indikatorerna ger ett bättre underlag för analys och bedömning av läget i arbetet för it-målet. Samtidigt konstaterar gruppen liksom regeringen att det finns ett behov av vidareutveckling av indikatorer för e-förvaltning och att det saknas indikatorer för uppföljning av robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation.

Gruppen konstaterar även att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. Detta är positivt, och gruppen vill i sammanhanget påminna om de allmänna kriterier som gäller för utvecklingen av indikatorer: i första hand bör det vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Dessutom är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

Tabell 4.3 Indikatorer för måluppfyllelse – it-politik	2010	2011	2012	2013	2014
<b>It-politik</b>					
<i>Individer, andel (%) av befolkningen (kvinnor/ män) som:</i>					
använt internet i stort sett varje dag (16-74 år)	75/78	80/81	78/82	81/81	82/83
använt internet i stort sett varje dag (16-85 år)	i.u.	i.u.	i.u.	75/78	76/80
aldrig använt internet (16-74 år)	7/6	5/4	7/4	4/4	7/4
aldrig använt internet (16-85 år)	i.u.	i.u.	i.u.	9/6	11/7
använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor (16-74 år)	63/65	69/70	72/75	73/75	77/80
använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor (16-85 år)	i.u.	i.u.	i.u.	68/72	72/76
använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor (16-74 år)	40/45	43/44	48/49	47/48	49/55
använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor (16-85 år)	i.u.	i.u.	i.u.	43/47	46/53
<i>Företag andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda), som:</i>					
använt internet för att söka information från myndigheters hemsidor	88/74	92/82	93/84	93/82	i.u.
använt internet för att hämta blanketter från myndigheters hemsidor	86/73	91/80	91/81	92/81	i.u.
<b>Elektronisk kommunikation</b>					
<i>Mobiltäckning i hela landet (yttäckning/ befolkningstäckning (%)):</i>					
Tal tjänster <sup>1</sup>	i.u.	i.u.	i.u.	84/>99	84/>99
<i>Datatjänster:</i>					
1 Mbit/s <sup>2</sup>	i.u.	i.u.	i.u.	74/>99	80/>99
10 Mbit/s <sup>3</sup>	i.u.	i.u.	i.u.	44/99	51/>99
30 Mbit/s <sup>4</sup>	i.u.	i.u.	i.u.	2/61	1/60
<i>Prisutveckling (inkl. rabatter)</i>					
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 8 Mbit/s, augusti – augusti (%)	i.u.	i.u.	-2	-10	14
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 100/10 bit/s, juni – juni (%)	i.u.	i.u.	0	-43	31
Förändring lägsta pris snittanvändare mobila samtalstjänster, juni - juni (%)	i.u.	-9	0	-14	0
Förändring lägsta pris mobil 100 samtal 2GB data/mån, augusti – augusti (%)	i.u.	i.u.	i.u.	4	2
<b>Bredband</b>					
<i>Tillgänglighet:</i>					
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s	44	49	53	57	61
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s	i.u.	i.u.	i.u.	71	75
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	1100	800	500	<500	<500

Källor: SCB, PTS Prisutvecklingen på mobiltelefoni och bredband 2014, PTS Bredbandskartläggning 2014

<sup>1</sup> Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

<sup>2</sup> Avser den sammanlagda täckningen för Net1, Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

<sup>3</sup> Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

<sup>4</sup> Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.