



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) 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 55 115 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 23 november 2016. 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.

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, vilka avstyrks.

I betänkandet finns 3 reservationer (C och L). När det gäller anslagen för 2017 har Centerpartiet lämnat en reservation medan ledamöterna för Moderaterna, Sverigedemokraterna, Liberalerna och Kristdemokraterna har avstått från att delta i utskottets beslut. De har i stället valt att redovisa sin syn på anslagen inom utgiftsområdet i särskilda yttranden.

Behandlade förslag

Proposition 2016/17:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

25 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2016/17.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	7
Utskottets överväganden	9
Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	9
Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	22
Trafikverkets underhållsanslag	50
Vissa organisatoriska frågor	51
Reservationer	54
1. Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (L)	54
2. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (C)	55
3. Trafikverkets underhållsanslag, punkt 3 (C)	58
Särskilda yttranden	59
1. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (M)	59
2. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)	62
3. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (L)	64
4. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (KD)	68
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	72
Propositionen	72
Motioner från allmänna motionstiden 2016/17	73
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionens anslagsförslag	76
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets anslagsförslag	78
<i>Bilaga 4</i>	
Reservanternas anslagsförslag	79
<i>Bilaga 5</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	80
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2017 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.	24
Tabell 2 Investeringsplan för 2016–2018	26
Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2016–2018	28
Tabell 4 Budgetförslag för 2017 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.	29
Tabell 5 Fördelning av anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30
Tabell 6 Budgetförslag för 2017 för trafikslagsövergripande frågor	31
Tabell 7 Budgetförslag för 2017 för sjöfartsområdet	33
Tabell 8 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2017–2020	34

Tabell 9 Budgetförslag för 2017 för luftfartsområdet	35
Tabell 10 Investeringsplan för Luftfartsverket 2017–2020.....	37
Tabell 11 Budgetförslag för 2017 för informationssamhället	38
Tabell 12 Centerpartiets förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22	57
Tabell 13 Moderaternas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22	61
Tabell 14 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22	64
Tabell 15 Liberalernas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22	67
Tabell 16 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22	71

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 7 och

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 8.

Reservation 1 (L)

2. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Anslagen för 2017

Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 enligt utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22 punkt 9 och avslår motionerna

2016/17:2224 av Per Klarberg m.fl. (SD),

2016/17:2225 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2,

2016/17:2529 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–3,

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2,

2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 10 och 18.1,

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1, 3, 21, 25, 35, 36 och 40,

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7,

2016/17:3437 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C) och

2016/17:3458 av Nina Lundström m.fl. (L).

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att för 2017 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 800 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt,

2. bemyndigar regeringen att under 2017 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som anges i tabell 1.2 i propositionen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22 punkterna 1 och 10.

c) Godkännande av investeringsplan

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2017–2020 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för flygtrafikledning för 2017–2020 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22 punkterna 4 och 7.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen

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

2. bemyndigar regeringen att under 2017 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 2017 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 2017.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22 punkterna 2, 3, 5, 6 och 8.

Reservation 2 (C)

3. Trafikverkets underhållsanslag

Riksdagen avslår motion

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18.

Reservation 3 (C)

4. Vissa organisatoriska frågor

Riksdagen avslår motionerna

2016/17:818 av Boriana Åberg (M) och

2016/17:2497 av Mikael Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 35.

Stockholm den 6 december 2016

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), Tony Wiklander (SD)*, Sten Bergheden (M)*, Anders Åkesson (C), Boriana Åberg (M)*, Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD)*, Nina Lundström (L)*, Emma Wallrup (V), Teres Lindberg (S), Rikard Larsson (S) och Magnus Oscarsson (KD)*.

* Avstår från ställningstagande under punkt 2, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer och 25 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2016.

I betänkandet tar trafikutskottet ställning till hur anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas. Betänkandet omfattar även andra ekonomiska och organisatoriska frågor som bl.a. låneramar, bemyndiganden och investeringsplaner.

I bilaga 1 redovisas en förteckning över behandlade förslag. Vidare redovisas i bilaga 2 regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag, och i bilaga 3 redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2017. I bilaga 4 redovisas reservanternas förslag till beslut om anslag för 2017.

Utskottet har även gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2016 för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i bilaga 5 i detta betänkande.

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 23 november 2016 bestämt utgiftsramen för 2017 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 55 115 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 för utgiftsområdet ska göras genom *ett* beslut (11 kap. 18 § riksdagsordningen).

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

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

I 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 det 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 motioner som bedöms påverka anslagen inom utgiftsområde 22 för budgetåret 2017. Sedan behandlas några motionsyrkanden om vissa myndighetsrelaterade frågor.

Utskottets överväganden

Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om tydliggörande av satsningar på cykling i budgetanslagen och om behovet av ökad transparens i satsningar på infrastruktur och underhåll. Utskottet hänvisar bl.a. till det pågående arbetet med att utveckla resultatredovisningen inom Trafikutskottets beredningsområde och finner mot bakgrund av den successiva utveckling och förbättring som skett inte anledning att ta något initiativ i frågan.

Jämför reservation 1 (L).

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 av 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. Generellt sett bedöms transporterna bära sina samhällsekonomiska kostnader i ökad utsträckning jämfört med föregående år. Tillgängligheten har förbättrats något i regioner och kommuner som redan har en relativt god tillgänglighet, men minskat något i mer glest befolkade regioner.

Regeringens bedömning är att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var oförändrade under 2015 och kan förklaras med ökade trafikvolym. Andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter dock att öka. Regeringen bedömer vidare att trafiksäkerheten utvecklats positivt för flera trafikslag, men att frågan är om förbättringstakten är tillräcklig för att nå målen. Trots bullerskyddsåtgärder ökar antalet bullerutsatta människor.

Vidare har landskapets ekologiska funktioner fortsatt att försämrats bl.a. på grund av statlig infrastruktur.

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 av funktionsmålet Tillgänglighet

För medborgarnas resor redovisar regeringen att tillförlitligheten i transportsystemet har utvecklats åt delvis olika håll i olika trafikslag, i storstad och landsbygd samt mellan väg- och järnvägstrafik. Upplevelser av trygghet i trafiksystemen har förbättrats på några års sikt. Inga större förändringar av bekvämlighet har uppmätts under det senaste året, men sett över en längre period har vägkvaliteten förbättrats. Regeringens sammantagna bedömning är att tillståndet i stort sett är oförändrat sedan målen antogs 2009.

När det gäller kvaliteten på näringslivets transporter redovisar regeringen att kvaliteten inte har förändrats på något avgörande sätt sedan målen antogs. Positiva inslag finns; bl.a. minskar totalstoppen i vägtrafiken och vägarnas bärighet förbättras. Godstågens punktlighet är ungefär densamma som under 2014. Regeringens sammantagna bedömning är att tillståndet är oförändrat.

Om förbättrad tillgänglighet redovisar regeringen att den lokala och regionala tillgängligheten har förbättrats något för befolkningen i storstadsregioner samtidigt som den har försämrats för glesbygdsbefolkningen. Sannantaget bedömer regeringen att tillståndet är oförändrat.

När det gäller ett jämställt samhälle redovisar regeringen att utvecklingen inom transportmyndigheterna har gått mot en jämn könsrepresentation inom ledande befattningar, men att det ännu är stora skillnader i hur män och kvinnor använder transportsystemet. Sammantaget bedömer regeringen att tillståndet är oförändrat.

Om transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning redovisar regeringen att tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har förbättrats och att takten i arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer och hållplatser inom det s.k. prioriterade nätet ökade under 2015. Regeringens bedömning är därför att utvecklingen går i positiv riktning.

När det gäller barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer redovisar regeringen att barns självständiga resande över tid har minskat och att detta delvis kan förklaras av att transportsystemet har bedömts vara för osäkert för barn att vistas i på egen hand. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen är oförändrad.

När det gäller förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel redovisar regeringen att en sammanvägning av kollektivtrafik, gång och cykel pekar på förbättrade förutsättningar att välja dem. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen är positiv.

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 minskar 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 av hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade personer inom vägtransportområdet pekar regeringen på historiskt låga siffror och att antalet omkomna 2015 är färre jämfört med 2014. Regeringen menar samtidigt att förbättringstakten för vägtrafiksäkerheten tycks ha avtagit de senaste åren och bedömer att målet om maximalt 220 omkomna till 2020 är svårt att nå. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit positiv.

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken redovisar regeringen att antalet omkomna 2015 var lika många som 2014, men trenden över tid är att antalet omkomna inom såväl yrkessjöfart som fritidsbåttrafik minskar. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit positiv.

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet redovisar regeringen att höga dödstal i olyckor och antal självmord 2015 ger en övergripande bedömning att utvecklingen inte sker i fas med preciseringens intentioner. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit negativ.

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet redovisar regeringen att antalet omkomna ökar något 2015 medan antalet allvarligt skadade minskar. Trenden över tid är att antalet omkomna inom luftfarten minskar. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit positiv.

När det gäller transportsektorns bidrag till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås redovisar regeringen att preliminära beräkningar tyder på att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var oförändrade under 2015. Andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter dock att öka. Under 2015 skedde inga större förändringar av energieffektiviteten i transportsystemet. Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring för persontransporter på väg. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit positiv.

När det gäller transportsektorns bidrag till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås redovisar regeringen att utvecklingen för transportsystemets påverkan på övriga miljö kvalitetsmål är blandad. Det beräknas att fler personer utsätts för bullernivåer över riktvärdena. Luftkvaliteten i tätorterna har avsevärt förbättrats i jämförelse med 80- och 90-talet, men miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskreds i ett antal gaturum. Åtgärdstakten i arbetet med att minska infrastrukturens negativa effekter på landskapets ekologiska funktioner, biologisk mångfald, naturresurser och kulturvärden är fortfarande låg i förhållande till identifierade behov. Sammantaget bedömer regeringen att utvecklingen har varit oförändrad.

Mål och redovisning av resultat för 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.

Det finns inget övergripande mål för politikområdet. I stället finns det särskilda mål för de tre delområden som ingår i politiken för informationssamhället: it-politik, post och grundläggande betaltjänster. Inom it-politiken finns det 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>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 ta ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.</p> <p>Ett 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.</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 av målet om it-politiken

Regeringen konstaterar att den ökning som länge förekommit av individers och företags användning på it-området tenderar att avta och att användningen stabiliseras på en viss nivå. Samma tendens kan ses hos andra länder i Europa som ligger högt i tillgång och användning av it och internet.

Resultatredovisning av delmålet om elektronisk kommunikation

Den nationella statistiken visar att individer och företag generellt sett är bra på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Ungefär 98 procent av företagen i Sverige med fler än tio anställda har internet. Motsvarande siffra för företag med 1–9 anställda är 89 procent. Bland företagen ökar andelen som tar emot beställningar via webben eller s.k. appar. Det är också tydligt att det skett en förskjutning i hur snabba internetanslutningar företagen abonnerar på, från erbjudanden med lägre kapacitet mot erbjudanden med högre kapacitet.

I jämförelse med andra länder är en hög andel av befolkningen i Sverige digitalt delaktig. Det är framför allt bland äldre kvinnor och män med funktionsnedsättningar och äldre med invandrarbakgrund som det digitala innanförskapet behöver öka. För personer med funktionsnedsättning som är vana att använda digital teknik fungerar it-tjänster förhållandevis väl och kan möjliggöra ökad inkludering i samhället.

Det är vanligt att använda internet i hemmet eller på arbetsplatsen. Bland 16–85-åringarna i Sverige har 89 procent tillgång till internet i hemmet och möjlighet att koppla upp sig. Totalt 69 procent av befolkningen i åldern 16–85 år har använt en smart telefon för mobil internetanslutning.

Regeringen menar att Sverige hör till de länder som är bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter och är på väg att nå regeringens mål. It-användningen i andra länder ökar dock i vissa fall fortare än i Sverige och regeringen bedömer att utvecklingen mot att nå det it-politiska målet utmanas då andra länder går starkt framåt. Enligt regeringen behöver Sverige förnya sina ansträngningar och se över sin politik på det digitala området.

Regeringens bedömning är att det finns behov av att utveckla styrning och samordning av digitaliseringen i det offentliga Sverige. Inom offentlig sektor behöver den digitala kompetensen öka. Digital förnyelse kräver digital kompetens både i regeringens styrning av statliga myndigheter och hos myndighetsledningarna. Det finns ett behov av en samlad bild av hur de statliga myndigheterna arbetar för att säkerställa digital kompetens och av att följa utvecklingen över tid.

När det gäller mobiltäckningen för både tal och mobilt bredband anger regeringen att den generellt sett är god där människor vistas, men att det finns skillnader mellan gles- och tätbefolkade områden. Regeringen pekar på att yt-täckningen för 10 megabit per sekund har ökat markant under 2015 och att den största ökningen har skett i de norra delarna av landet.

Resultatredovisning av delmålet om bredband

Regeringen redovisar att Sverige generellt sett har god tillgång till bredband med lägre överföringshastigheter, men att tillgången till bredband med hög överföringshastighet fortfarande skiljer sig åt mellan städer och mer glest befolkade områden. Post- och telestyrelsens (PTS) bredbandskartläggning 2015 visar att tillgången till fiber har ökat snabbare i områden utanför tätort och småort, och enligt regeringen beror detta på att utbyggnaden med hjälp av stödmedel har börjat ge synbar effekt.

Med hänvisning till PTS bredbandskartläggning 2015 redovisar regeringen att 67 procent av alla hushåll och företag hade tillgång till bredband om minst 100 megabit per sekund i oktober 2015, vilket är en ökning med 6 procentenheter jämfört med året innan. Andelen hushåll och företag som har tillgång till 30 megabit per sekund har under samma period ökat från 75 till 87 procent. Den fortsatta utbyggnaden av mobilt bredband har inneburit att 99 procent av alla hushåll och företag hade tillgång till bredband via LTE (Long Term Evolution, 4G) i oktober 2015 och att antalet hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband har minskat. Mindre än 130 hushåll och företag saknade i oktober 2015 tillgång till någon form av bredband, vilket är en minskning med ungefär 170 stycken jämfört med året innan. 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 21 procent av befolkningen tillgång till 100 megabit per sekund enligt PTS bredbandskartläggning 2015, vilket är en ökning med 8 procentenheter jämför med året innan. Regeringen redovisar att den har avsatt stöd till bredbandsutbyggnad i områden där marknaden inte planerar att bygga ut.

Resultatredovisning av målet om post

Brevvolymerna på den svenska marknaden fortsätter att sjunka samtidigt som den kraftiga tillväxten inom e-handelsmarknaden fortsätter att generera ökande volymer av paket och varubrev. I och med detta möter postoperatörerna stora utmaningar när de ska anpassa sina verksamheter till dessa förändrade förutsättningar. Under 2015 delades 2,3 miljarder brev ut jämfört med 2,4 miljarder 2014, vilket innebär en minskning med 4,9 procent.

I april 2016 fanns det 33 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord Group AB är genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. daglig postservice till alla hushåll, företag och organisationer. Postnords marknadsandel mätt i antalet brevförändelser var 83,6 procent 2015, jämfört med 84,9 procent 2014.

PTS rapporterar att klagomålen på postutdelningen ökat under 2015 och första delen av 2016 och myndigheten har inlett flera tillsynsärenden med anledning av de ökade kvalitetsbristerna. Regeringen redovisar att den sammantagna tillsynen inom postområdet 2015 visar att målen för postservicen är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet. Regeringen bedömer samtidigt att det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden.

Resultatredovisning av 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, och det har sedan hösten 2012 funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna.

Av regeringens redovisning framgår det att för 2015 var tillgången till grundläggande betaltjänster tillfredsställande i flertalet av länen, men att det förekommer problem för vissa privatpersoner, småföretagare och föreningar främst i vissa gles- och landsbygder. Regeringen anger i sin analys att en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen är en förutsättning för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter.

Motionerna

Nina Lundström (L) anför i kommittémotion 2016/17:3373 yrkande 7 att det i dag är svårt att följa anslag och satsningar på cykling. Enligt motionären saknas en redovisning av både åtgärder och uppföljning till skillnad från övriga transportslag som har tydliga anslag och en tydlig uppföljning. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären att satsningar på cykling tydliggörs i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag.

Nina Lundström (L) pekar vidare i kommittémotion 2016/17:3374 yrkande 8 på att budgetpropositionen kan utvecklas för att ge ett bättre underlag för diskussioner om behov och finansiella förutsättningar. Enligt motionären behöver uppföljningen av vidtagna åtgärder även återrapporteras och vara möjlig att följa över tid eftersom detta är nödvändigt för att kunna göra bedömningar av vilket underhåll och vilka reinvesteringar som bör göras för att skapa mest nytta. I motionen konstateras att utvecklingen av budgetpropositionens innehåll och transparens är en fråga för regeringen. Mot denna bakgrund framhåller motionären behovet av ökad transparens i förslag som rör satsningar på infrastruktur och underhåll samt bättre uppföljning.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat särskild uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottet har under 2016 liksom tidigare år genomfört en fördjupad och mer systematiskt 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 har tidigare pekat på 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 har framhållit att det 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 har även pekat på att det därför är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser och uppnådda resultat.

Resultatredovisningen av transportpolitiken

Utskottet konstaterar att regeringen i årets budgetproposition redovisar en analys och bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet. Utskottet har tidigare påpekat vikten av att det övergripande målet analyseras och bedöms i ett sammanhang eftersom det underlättar för trafikutskottet att bedöma måluppfyllelse och riktning i det transportpolitiska arbetet. I årets redovisning finns under avsnittet Analys och slutsatser en sådan samlad bedömning. Samtidigt finns en redovisning under avsnittet Resultat. Utskottet välkomnar samlade bedömningar gentemot det övergripande målet, men vill samtidigt gärna se att tyngdpunkten ligger i analysdelen. En motsvarande samlad bedömning för funktions- och hänsynsmålen skulle enligt utskottets mening också vara önskvärd. 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.

När det gäller resultatredovisningens struktur konstaterar utskottet att regeringen i årets redovisning generellt minskat omfattningen i såväl resultat- som analysdelen. Utskottet ser positivt på ambitionen att ge en så koncentrerad och koncis redovisning som möjligt, men det finns samtidigt en medvetenhet om risken att viss väsentlig information därmed kan gå förlorad. Utskottet bedömer att överväganden kring struktur och omfattningen av redovisningen i olika avsnitt borde kunna bli föremål för en fortsatt dialog i utvecklings-samarbetet mellan Regeringskansliet och Riksdagsförvaltningen.

Utskottet ser fortfarande positivt på att regeringen i årets budgetproposition använder indikatorer för att konkretisera resultaten i förhållande till preciseringarnas mål. Utskottet vill betona vikten av att resultatindikatorer ger en allsidig belysning av måluppfyllelsen. Utskottet ser därför 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. Utskottet 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. Utskottet vill vidare peka på att det är 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 nu liksom i förra årets uppföljning av resultatredovisningen framhålla betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet påtalade i sitt budgetbetänkande 2015 att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område skulle kunna lämnas i kommande budgetpropositioner. Regeringens redovisning är i år betydligt mer koncentrerad, och det gäller även redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Utskottet är medvetet om frågans komplexitet, men ser gärna att regeringen i sin redovisning lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat som statens insatser fått.

När det gäller tillgängligheten 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 och konstaterar att arbetet för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken har ökat takten under 2015. Enligt regeringen har fysiska åtgärder utförts vid järnvägsstationer och busshållplatser i den utsträckningen att halvtidsmålet fram till 2021 har uppnåtts. Utskottet noterar samtidigt regeringens bedömning att mycket arbete kvarstår för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Utskottet konstaterar vidare att de ställningstaganden om tillgänglighet som utskottet gjorde i sitt budgetbetänkande för tre år sedan, med anledning av utskottets rapport Hela resan hela året! (2013/14:RFR5), inte har kommenterats vare sig i årets eller i tidigare års resultatredovisningar. Utskottet anser att det är angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammades i rapporten – återkommer till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås.

Utskottet noterar att regeringen bedömer att vid en sammanvägning av förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel pekar dessa på en förbättring sedan åren innan. Utskottet konstaterar samtidigt att de iakttagelser och bedömningar om kollektivtrafiken som utskottet gjorde i utskottets uppföljningsrapport Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14) inte har kommenterats i årets resultatredovisningar. Uppföljningen visade bl.a. att det finns en rad problem på flera områden såväl för resenärer som för andra aktörer inom kollektivtrafiken. Utskottet anser att det är angeläget att regeringen med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i rapporten återkommer till riksdagen med en redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås.

När det gäller utsläpp av växthusgaser noterar utskottet regeringens redovisning att trenden med sjunkande utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har avstannat enligt de preliminära utsläppsberäkningarna för 2015. Utskottet vill återigen aktualisera frågan om redovisning av utsläpp från

internationell trafik och deras konsekvenser. Trafikutskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. Utskottet konstaterar att Trafikanalys redovisar utsläpp från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige och att dessa ligger över 1990 års utsläppsnivå. Utskottet anser att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av målpuppfyllelsen.

När det gäller frågan om att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag, vilket aktualiseras i motion 2016/17:3373 yrkande 7, noterar utskottet att det för närvarande finns två olika anslag för utveckling respektive vidmakthållande av statens infrastruktur. För respektive anslag anges ett antal olika ändamål som anslaget får användas till. För anslaget som avser utveckling av statens infrastruktur anges bland ändamålen att det får användas för statlig medfinansiering till cykelvägar.

Utskottet vill i sammanhanget peka på propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) som regeringen presenterade den 6 oktober 2016. I propositionen redovisar regeringen förslag till inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. Regeringen pekar i propositionen bl.a. på att det är angeläget att samhällsplaneringen främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem med goda möjligheter att använda cykeln som färdmedel. Regeringen pekar vidare på att det fortsatta arbetet för en ökad och säker cykling bör främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur och att detta både handlar om att förbättra den befintliga infrastrukturen och om att skapa nya cykelförbindelser med utgångspunkt i olika cyklistgruppers behov. Utskottet kan i likhet med regeringen här konstatera att kommunsektorn spelar en avgörande roll som huvudman för den lokala infrastrukturen, men att även staten bidrar genom stadsmiljöavtalen samt genom att regionerna kan tillföra medel via länsplanerna. Statlig medfinansiering av kommunala åtgärder kan ske från länsplanerna, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar. Utskottet anser i likhet med regeringen att en god samordning mellan länsplaner och den nationella planen i många fall är avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt.

När det gäller möjligheten att ta del av vilka satsningar som görs på infrastruktur för cykling kan utskottet konstatera att det av Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2016, utgiftsområde 22 Kommunikationer, bl.a. framgår ett antal villkor för anslaget 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. I regleringsbrevet anges bl.a. för delposten 10.1 Väginvesteringar att Trafikverket får disponera medel för investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar där investeringen har en totalkostnad över 50 miljoner kronor. Trafikverket får

från delposten 11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar disponera medel för investeringar och förbättringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar där investeringen har en totalkostnad under 50 miljoner kronor. När det gäller villkoren för anslaget 1.2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur anges för anslagsposten 1.1 Drift och underhåll av vägar att Trafikverket får disponera medel för trafikledning, drift och underhåll på det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar. När det gäller uppföljningen av de satsningar som görs vill utskottet peka på att Trafikverket i sina årsredovisningar brukar göra återrapporteringar om de åtgärder som har vidtagits, och detta gäller även cykelvägar.

I sammanhanget kan även uppmärksammas att Trafikutskottet i den resultatuppföljning som genomfördes hösten 2015 (bet. 2015/16:TU1) pekade på 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. Utskottet konstaterade i detta sammanhang att resultatredovisningen för utgiftsområde 22 Kommunikationer har en tydligare struktur än tidigare även om vissa delar fortfarande kan utvecklas. Mot denna bakgrund vill utskottet nu liksom tidigare peka på den dialog som sedan ett antal år pågår inom trafikutskottets beredningsområde och som resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen. Utskottet anser att det är positivt att denna dialog fortsätter, och enligt utskottets mening bör dialogen kunna leda till en fortsatt utveckling av resultatredovisningen.

När det gäller det behov av ökad transparens i förslag som rör satsningar på infrastruktur och underhåll samt bättre uppföljning av vidtagna åtgärder som påtalas i motion 2016/17:3374 yrkande 8 vill utskottet peka på följande. I budgetpropositionen redovisar regeringen de större objekt som har slutförts under det föregående året samt kostnader och kalkylerad samhällsnytta. Det finns även redovisningar av pågående större investeringsobjekt. För drift och underhåll redovisar regeringen i budgetpropositionen även satsningar på underhåll fördelat på väg- och bantyp.

När det gäller tillståndet i transportsystemen vill utskottet uppmärksamma att det hösten 2015 liksom i tidigare års uppföljningar av resultatredovisningen framhöll betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet har påtalat i flera budgetbetänkanden att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område skulle kunna lämnas i kommande budgetpropositioner. Utskottet konstaterade att redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet var något mer utförlig i 2015 års budgetproposition men ansåg att innehållet kunde utvecklas ytterligare. I den uppföljningspromemoria som trafikutskottets uppföljningsgrupp överlämnade till utskottet vid sammanträdet den 10 november 2016 framhålls liksom tidigare betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Utskottet konstaterar att den redovisning som regeringen presenterat hösten 2016 är betydligt mer koncentrerad och att det även gäller redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Utskottet är medvetet om

frågans komplexitet, men ser fram emot att regeringen i sin redovisning i nästa års budgetproposition fortsätter arbetet med att utveckla resultatredovisningen och som en del i detta lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat som statens insatser har fått.

Resultatredovisning av politiken för informationssamhället

Regeringen pekar i resultatredovisningen på att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. I förra årets budgetbetänkande betonade utskottet vikten av att regeringens redovisning renodlades och så långt som möjligt innehöll resultat och effekter av de statliga insatserna. Utskottet vill, liksom förra året, betona vikten av att redovisningen renodlas och så långt möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna. Utskottet ser därför positivt på att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området.

Trafikutskottet välkomnade i förra årets budgetbetänkande en vidareutveckling av indikatorer inom politikområdet och särskilt inom området it-politik. Utskottet noterade även att det pågick ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. Samtidigt konstaterade utskottet liksom regeringen att det fanns ett behov av att vidareutveckla indikatorer för e-förvaltning och att det saknades indikatorer för uppföljning av robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Utskottet konstaterar i årets resultatuppföljning att arbetet med vidareutveckling av indikatorer inom politikområdet fortsätter.

Utskottet noterar i sammanhanget att regeringen den 31 oktober 2016 beslutade att frekvensutrymmet 694–790 megahertz ska vara tillgängligt för tillståndspliktiga markbundna tv-sändningar till och med den 31 maj 2018. Beslutet innebär att regeringsbeslutet från 2014 om att frigöra frekvensutrymmet för annan användning från och med den 1 april 2017 har upphävts. Eftersom Post- och telestyrelsens (PTS) planerade auktion i 700-megahertzbandet omfattar delar av detta frekvensutrymme har PTS beslutat att avbryta den auktionsprocess som skulle ha startat den 1 december 2016.

Utskottet vill framhålla att de samhällsutmaningar som det offentliga Sverige möter kräver att digitaliseringens möjligheter tas till vara på bästa sätt. Utskottet noterar regeringens bedömning att det krävs en effektivare styrning, ökad digital mognad, innovativa digitala lösningar och en stabil bas i form av digital infrastruktur. Vidare bedömer regeringen att det krävs gemensamma tjänster som utgår från individers behov och som ger hög användning och därmed stor samhällsnytta. Utskottet vill i detta sammanhang ge uttryck för en viss oro över den utveckling som kan ses i att den offentliga sektorn tappar fart vad gäller att tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Utskottet noterar regeringens bedömning att det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom post-

marknaden. Med anledning av den ökning av klagomål på postutdelningen som redovisas för 2015 anser utskottet att det är angeläget att regeringen i nästkommande budgetproposition noggrant redovisar resultat och hur en god kvalitet för posttjänsten i hela landet gynnas.

Sammanfattande bedömning

Utskottet konstaterar att flera av de synpunkter som utskottet framförde i samband med förra årets uppföljning av resultatredovisningen har tillgodosetts i årets budgetproposition. Trafikutskottet har vid flera tillfällen även framhållit vikten av att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. I årets budgetproposition har regeringen redovisat utfallet för olika indikatorer som införts tidigare, inom såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Då det finns ett fortsatt behov av fler resultatindikatorer på olika områden för att få en än mer allsidig resultatredovisning ser utskottet positivt på att regeringen fortsätter att bereda frågan om indikatorer liksom det utvecklingsarbete med indikatorer som pågår vid flera myndigheter.

Mot bakgrund av det pågående arbetet med att utveckla resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde, samt att det sedan flera år finns en etablerad dialog kring detta som utskottet anser är positiv och som resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen, anser utskottet att det för närvarande inte finns anledning att ta något initiativ i frågan. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2016/17:3373 (L) yrkande 7 och 2016/17:3374 (L) yrkande 8.

Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för budgetåret 2017 sammanlagt 55 155 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 2016/17:1 utgiftsområde 22 och avslår samtliga motionsförslag om alternativa anslagsfördelningar.

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

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I budgetpropositionen föreslår regeringen att 55 115 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 för 2017. För 2018 beräknas anslagsnivån till 55 561 miljoner kronor, för 2019 till 58 441 miljoner kronor och för 2020 till 60 064 miljoner kronor.

Den successiva ökningen av anslagsnivån har sitt ursprung i aviserade infrastruktursatsningar samt medfinansiering till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur, en fortsatt tillfällig förstärkning av järnvägsinfrastrukturens drift och underhåll under 2016-2018 och därutöver kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet genom de särskilda satsningar som nu föreslagits under 2017 och 2018 samt en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur.

Budgetpropositionen för 2017 bygger på en överenskommelse mellan regeringspartierna och Vänsterpartiet.

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 av körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- administration av vägavgifter som inte är systemavgifter
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock)
- ersättning till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för tal-kommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS
- uppdatering av Försvarmaktens hinderdatabas till den del som avser civila luftfarten.

Anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* får användas till utgifter för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten, statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen och 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.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2017 enligt följande tabell:

Tabell 1 Budgetförslag för 2017 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

Anslag	2016	2017
	Anslag	Förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 507	24 108
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 389	1 449
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 011	1 027

Förklaring av ändringar

När det gäller anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* föreslår regeringen en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för kapacitetsökande åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapacitet och robusthet i transportsystemet samt en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur med 250 miljoner kronor 2017. Vidare föreslås att anslaget 1:1 *Utveckling av statens infrastruktur* minskas med

- 3,2 miljoner årligen för att finansiera ett ytterligare anslag till World Maritime University
- 15 miljoner kronor till följd av att de medel som Transportstyrelsen i dag rekviderar motsvarande de avgifter som myndigheten annars skulle ha tagit ut för verksamhet som avser ärenden om körkort med villkor om alkohol enligt körkortslagen (1998:488), eller som avser deltagare i försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse enligt övergångsbestämmelser i körkortslagen, i enlighet med de nu upphävda bestämmelserna i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse, i stället ska finansieras inom ramen för Transportstyrelsens verksamhet
- 10 miljoner kronor per år 2017 och 2018 för att finansiera Transportstyrelsens regelutvecklingsarbete med anledning av införandet av det fjärde järnvägspaketet
- 49 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020 för att finansiera de tillfälligt ökade kostnaderna för anslaget 1:7 *Trafikavtal*, främst kopplade till det nya Gotlandsavtalet
- 20 miljoner kronor per år 2017–2021 för att finansiera ”utvecklad trafik” under anslaget 1:7 *Trafikavtal*, vilket möjliggör fortsatt god tillgänglighet på sträckan Sundsvall–Storlien (–Trondheim) och ger förutsättningar för mer pendling över länsgränser som främjar regional utveckling i enlighet med intentionerna för hela försöksprojektet
- 1 miljon kronor för att finansiera Elenergimyndighetens respektive Transportstyrelsens tillkommande arbete med anledning av regeringens proposition med förslag till lag om gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel (prop. 2015/16:186).

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 erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T (det europeiska transportnätet) och den

nya fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) samt förskotteringar. Trafikverket beräknar att under 2017 genomföra investeringar för ca 24 105 miljoner kronor.

Tabell 2 Investeringsplan för 2016–2018

Miljoner kronor

	2016	2017	2018
	Prognos	Budget	Beräknat
Större investeringar i nationell plan			
– Väg	3 544	4 250	5 619
– Järnväg	7 547	8 320	7 985
– Sjöfart	186	405	341
– Luftfart	0	50	49
Övriga investeringar	3 354	3 162	3 332
Investeringar i regionala planer	3 446	3 181	2 821
Övrig verksamhet	1 852	1 902	1 822
Räntor och återbetalning av lån	1 700	2 835	2 782
Summa investeringar	21 631	24 108	24 754

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 2017 bemyndigas att ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 000 miljoner kronor 2018–2050. 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. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas, vilket konstateras i propositionen. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm och därutöver vissa andra vägnutna 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 (2011:203). 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 2017 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 32 000 miljoner kronor 2018–2057.

Trängselskatt i Göteborg

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar 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 in under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). 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. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån upptagits. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 500 miljoner kronor 2018–2037.

Låneram

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

Trafikverket får 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 45 delen Angeredsbron–Älvängen, riksväg 44 delen Båberg–Väne-Ryr och riksväg 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg och järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 samt länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län för samma period innehåller även ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. I detta inkluderas kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2017 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 42 800 miljoner kronor.

Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2016–2018

Miljoner kronor

	2016	2017	2018
Objekt			
Broinvesteringar	39	31	24
E6 Svinesundsförbindelsen	376	322	265
Prioriterade vägprojekt	4 363	4 123	3 883
E4 Sundsvall	1 313	1 285	1 252
Riksväg 50 Motala–Mjölby	472	470	468
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	0
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	3 059
Skurubron	0	0	134
El- och teleanläggningar	5 401	5 459	5 747
Prioriterade järnvägsprojekt	14 627	14 010	13 393
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	0	0
Botniabanan	14 093	13 664	13 235
Summa	40 684	39 364	41 460

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Anslaget

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2017 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 4 Budgetförslag för 2017 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

Anslag	2016	2017
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 473	21 556

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	2016	2017
	Anslag	Förslag
Vidmakthållande väg	12 255 814	12 676 080
- Drift och underhåll	9 750 699	10 355 184
- Bärighet och tjälsäkring	1 300 650	1 186 146
- Bidrag för drift av enskild väg	1 204 465	1 134 750
Vidmakthållande järnväg	8 040 445	8 702 731
- Drift, underhåll och trafikledning	8 040 445	8 702 731
Forskning och innovation	176 888	177 330

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 23 500 miljoner kronor 2018–2021. 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. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent, vilken är fastställd av Europeiska försäkrings- och tjänstepensionsmyndigheten, Eiopa.

Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämrade 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 samt 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 drift- och investeringsbidrag till icke-statliga flygplatser och administration av trafikavtal.

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

vidare för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis då nya avtal ingås 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 den nya fonden för ett sammanlänkat Europa, (FSE).

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2017 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 6 Budgetförslag för 2017 för trafiklagsövergripande frågor

Miljoner kronor

Anslag	2016	2017
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 297	1 305
1:7 Trafikavtal	831	900
1:8 Viss internationell verksamhet	26	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48	48
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	150
1:12 Transportstyrelsen	2 043	2 086
1:13 Trafikanalys	67	65

När det gäller anslaget 1:3 *Trafikverket* föreslås en minskning med 3 000 000 kronor för att finansiera regeringens satsning på flygande inspektioner av nyttofordon. Regeringen anför att 10 700 000 kronor årligen från 2017 tillförs Polismyndigheten för att möta utrustnings- och kompetenskraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU. Regeringen anger att ordning och reda i yrkestrafiken är en central fråga. Övrig finansiering föreslås

från 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* (700 000 kr), 1:12 *Transportstyrelsen* (6 000 000 kronor) och 1:13 *Trafikanalys* (1 000 000 kronor). För att finansiera regeringens satsning på den nationella digitala infrastrukturen föreslås att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 7 489 000 kronor fr.o.m. 2017. Satsningen omfattar arbete med införande och vidareutveckling av nationella digitala tjänster, såsom Mina meddelanden, e-legitimation och sammansatt bastjänst för ekonomiskt bistånd samt e-handel i staten och uppgår till 38,9 miljoner kronor för 2017. Satsningen på den digitala infrastrukturen omfattar också arbetet med att skapa ett avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter, för vilket regeringen avsätter 64 miljoner kronor fr.o.m. 2017. Satsningen finansieras också bl.a. genom att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* fr.o.m. 2017 minskas med 37 000 kronor samt genom att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* fr.o.m. 2017 minskas med 2 253 000 kronor.

För anslaget 1:7 *Trafikavtal* anges att kostnaderna för detta tillfälligt beräknas öka med 49 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020 för att upprätthålla nuvarande tillgänglighetsnivå. Främsta orsaken till att anslagsnivån annars hade påverkat tillgängligheten är det nya Gotlandsavtalet, som löper från februari 2017 och är ca 100 miljoner dyrare per år än det nuvarande avtalet.

När det gäller anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* föreslås en höjning av anslaget med 3 200 000 kronor för att ytterligare stärka World Maritime Universitys arbete. Detta finansieras enligt förslaget genom en motsvarande årlig minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* fr.o.m. 2017.

När det gäller anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* föreslås att anslagsnivån justeras ned till 150 miljoner kronor per år för perioden 2017–2020 för att bättre motsvara bedömd bidragsnivå för resterande år i programperioden för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Beträffande anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* framförs att regeringen satsar 200 000 kronor per år från 2017 t.o.m. 2021 för att möjliggöra regeringens förslag till ny lag om skydd mot användning av vissa polisiära kännetecken på motorfordon. Polismyndigheten ska kunna ge ägaren av ett motorfordon tillstånd att använda skyddade polisiära kännetecken på fordonet, och tillståndet ska kunna registreras i vägtrafikregistret som hanteras av Transportstyrelsen. För att möjliggöra denna typ av registrering behöver Transportstyrelsens it-system utvecklas, och höjningen av anslaget är nödvändig för att finansiera utvecklingskostnaderna. Detta finansieras genom en motsvarande minskning under utgiftsområde 4 Rättsväsendet anslaget 1:1 *Polismyndigheten*. Regeringen anger vidare att det vore effektivt med en ordning med avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. För att möjliggöra detta när det gäller fordonsregistret föreslås en ökning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 1 675 000 kronor fr.o.m. 2017.

Bemyndigande

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2017 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 6 000 miljoner kronor 2018–2027.

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 och Säffle kanaler samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2017 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2017 för sjöfartsområdet

Tusental kronor

Anslag	2016	2017
	Anslag	Förslag
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308	188 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284	62 284
1:15 Sjöfartsstöd	1 604 000	1 632 000

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. I propositionen anges att Sjöfartsverkets resultat tidigare har påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytning genom flera stränga isvintrar, med undantag för vintrarna 2014/15 och 2015/16 som var milda. I propositionen anges att Sjöfartsverket prognostiserar ett positivt resultat efter finansiella poster för perioden 2017–2019. Överskottet för 2015 och 2016 sätts av i en resultatutjämningsfond som kan användas för att balansera resultaten mellan ekonomiskt bättre och sämre år. 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 18,3 procent i slutet av 2019. De åtgärder som vidtagits beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket.

Regeringen bedömer att nuvarande räntabilitetskrav på eget kapital om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel är motiverat som ett långsiktigt mål. 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. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner de ekonomiska målen och att regeringen även fortsättningsvis bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta föreslår regeringen att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 450 miljoner kronor. I propositionen föreslås även att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller en affärsbank.

Som framgår av tabellen nedan uppgår Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2017–2020 till 1 967 miljoner kronor. Av propositionen framgår det att investeringarna främst avser investeringar i och kring Södertälje kanal, såsom nya slussportar i Södertälje kanal, dammsäkerhetshöjande åtgärder i Trollhätte kanal och slussar samt olika insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investeringar ska också göras i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar och it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket för perioden 2017–2020 godkänns som riktlinje för verkets investeringar.

Tabell 8 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2017–2020

Miljoner kronor

	2017	2018	2019	2020
	Budget	Beräknat	Beräknat	Beräknat
Anskaffning och utveckling av nya investeringar				
Farleder/utmärkning	117,5	73,7	1,70	16,7
Isbrytning	2,1	299,3	390,0	484,5
Sjötrafikinformation (VTS)	26,0	20,0	8,0	8,0
Sjögeografisk information	1,0	0,1	0,2	0,2
Lotsning	23,0	25,5	26,7	2,9
Flyg- och sjöräddning	9,5	10,5	10,5	10,5
Gemensamma funktioner	10,2	3,2	3,3	4,5
<i>Summa investeringar</i>	<i>189,3</i>	<i>432,3</i>	<i>440,4</i>	<i>527,3</i>

Finansiering				
Egna medel	189,3	432,3	440,4	527,3
Vidmakthållande av befintliga investeringar				
Farleder/utmärkning	44,0	40,2	15,7	66,7
Isbrytning	40,1	15,8	20,5	25,5
Sjötrafikinformation (VTS)	6,5	5,0	2,0	2,0
Sjögeografisk information	8,6	2,0	4,2	4,1
Lotsning	7,7	8,5	8,9	8,7
Flyg- och sjöräddning	9,5	3,5	3,5	3,5
Gemensamma funktioner	10,2	3,2	3,3	4,5
Summa utgifter för vidmakthållande	126,6	78,2	58,1	115,0
<i>Varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>126,6</i>	<i>78,2</i>	<i>58,1</i>	<i>115,0</i>
Finansiering				
Egna medel	126,6	78,2	58,1	115,0
Summa finansiering av vidmakthållande	126,6	78,2	58,1	115,0

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. Anslaget får också användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänster för flygningar där avgift inte får tas ut.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2017 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 9 Budgetförslag för 2017 för luftfartsområdet

Tusental kronor

Anslag	2017	2018
	Anslag	Förslag
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	82 513	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. Luftfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ha en räntabilitet om lägst 4 procent över en konjunkturcykel. Luftfartsverket ska på lång sikt, ha en soliditet om lägst 15 procent.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Under 2016 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 2017. Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2017–2020 uppgår till totalt 676 miljoner kronor, vilket är i linje med behovet av en långsiktig årlig investeringsnivå på ca 170 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, ca 76 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 24 procent. Prioriteringarna styrs i hög grad av de krav på systemutveckling som ställs genom lagkrav på EU-nivå samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastruktur i syfte att säkerställa kapacitet och kontinuitet. För perioden 2016–2019 uppges de största investeringarna i Luftfartsverkets investeringsplan innefatta bl.a. följande:

- Ett internationellt samarbetsprojekt (COOPANS) pågår för kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör.
- Investeringar avseende s.k. fjärrstyrda torn, som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet. Inom såväl radio- som radarutrustning pågår byte av ålderstigna stationer i syfte att tillföra operativ funktionalitet, bättre täckning och noggrannhet samt långsiktigt lägre kostnader.
- Investeringar i byggnader sker huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning, ventilation, mindre rivning samt investeringar på grund av lagkrav.

Vidare föreslås i propositionen att regeringen bemyndigas att för 2017 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår även att den bemyndigas att under 2017 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB och en ram om högst 100 miljoner kronor. Dessutom föreslår regeringen att den bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 miljoner kronor. Det föreslås också att regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i företag eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i företag eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

För perioden 2017–2020 föreslås de planerade investeringarna uppgå till 676 miljoner kronor i enlighet med följande sammanställning.

Tabell 10 Investeringsplan för Luftfartsverket 2017–2020*Miljoner kronor*

	2017	2018	2019	2020
	Budget	Beräknat	Beräknat	Beräknat
Investeringar				
ATM-utrustning	51,8	46	46	41
Radarutrustning	1	0	2	13
Kommunikationsutrustning	0	0	2	5
Radioutrustning	5	4	8	6
Byggnader	0	0	0	5
It	0	3	2	2
Kommersiella investeringar	117,5	50	65,5	36
Övrigt				
<i>Summa investeringar</i>	175,3	103	125,5	108
Finansiering				
Lån	0	0	0	0
Egna medel	175,3	103	125,5	108
<i>Summa finansiering</i>	175,3	103	125,5	108
Vidmakthållande av befintliga investeringar				
ATM-utrustning	0	0	2	5
Radarutrustning	32	35	10,9	19
Kommunikationsutrustning	5	0	2	6
Radioutrustning	13	9	10	9
Byggnader	0	3	0	3
It	0	0	0	0
Kommersiella investeringar	0	0	0	0
Övrigt	0	0	0	0
Summa utgifter för vidmakthållande	50	47	24,9	42
<i>Varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>50</i>	<i>47</i>	<i>24,9</i>	<i>42</i>
Finansiering				
Egna medel	50	47	24,9	42
Summa finansiering av vidmakthållande	50	47	24,9	42

Regeringen föreslår att investeringsplanen för flygtrafikledning för perioden 2017–2020 godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

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 till 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 media.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får även användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd, vilket inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får också 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 driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknads- mässig grund. Vidare får anslaget användas till utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får även användas för 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 den inte finansieras med avgifter samt för andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2017 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 11 Budgetförslag för 2017 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag	2016	2017
	Anslag	Förslag
2:1 Post- och telestyrelsen	28	29
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	36	34
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	12	23
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126	126
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	55	75

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 2 miljoner kronor för att finansiera domstolarnas ökade

kostnader till följd av att lagen (2016:534) om åtgärder för utbyggnad av bredbandsnät trädde i kraft den 1 juli 2016 (utgiftsområde 4 Rättsväsendet). Regeringen föreslår en ökning av anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* med 10 miljoner kronor per år 2017–2020 för genomförandet av en ny digitaliseringspolitik. Vidare föreslår regeringen en varaktig ökning av anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* med 24 443 000 kronor från 2017 för att finansiera nationella digitala grunddata. Anslaget föreslås också öka med 21 800 000 kronor från 2018 för att varaktigt finansiera nationella digitala tjänster.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Regeringen föreslår att avgiftsuttaget fastställs till högst 100 miljoner kronor under 2017, 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 2017

- för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 miljoner kronor 2018–2020.
- för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 miljoner kronor 2018–2022.
- för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 100 miljoner kronor 2018–2020.

Motionerna

Moderaterna

I kommittémotion 2016/17:2529 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 och lägger även grunden för fler jobb.

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 att Moderaterna vill investera 300 miljoner kronor årligen under åtta år så att

tyngre lastbilar ska kunna trafikera vägarna. Som skäl för yrkandet lyfts bl.a. fram att utvärderingar visar att tyngre och längre lastbilar sänker koldioxidutsläppen per transporterat ton med ca tio procent, ökar företagets produktivitet med 20–25 procent och sänker företagets kostnader med 8–15 procent. I den satsning som föreslås i motionen ingår det att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton.

I yrkande 3 framförs att 5 miljoner kronor bör satsas årligen för att tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd. Förslaget innebär att en ständig kommitté av oberoende experter ska granska hur medlen till infrastrukturen används. Likt finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet också utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som valts och på vilka grunder dessa val har gjorts. Enligt förslaget ska utgångspunkten för granskningen vara samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen. Även i kommittémotion 2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2 föreslås att ett transportpolitiskt råd ska inrättas.

Moderaterna föreslår sammanfattningsvis vidare i motion 2016/17:2529 yrkande 1 en minskning av anslagen för 2017 med 420 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sverigedemokraterna

I kommittémotion 2016/17:2224 av Per Klarberg m.fl. (SD) framförs att partiet motsätter sig regeringens satsningar på cykelinfrastruktur och hållbara stadsmiljöer och omfördelar medlen till mer akuta områden. Sverigedemokraterna motsätter sig också regeringens satsningar på ERTMS, dvs. det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg. Partiet förespråkar i stället en omfördelning av dessa anslag till andra områden såsom jordskredsäkring längs Göta älv och upprustning av älvens slussar. Sverigedemokraterna föreslår således en satsning inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* på totalt 100 miljoner kronor för jordskredsäkring (50 miljoner kronor) och upprustning av slussarna i Göta älv (50 miljoner kronor). I motionen föreslås vidare satsningar på höjda anslag till Trafikverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Transportstyrelsen och Trafikanalys med 3 miljoner kronor, 700 000 kronor, 6 miljoner kronor respektive 1 miljon kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår också att farledsavgifterna minskar 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 tömmer sin latrin i hamn istället för att dumpa det i havet.

Sverigedemokraterna vill även anslå ökade medel för såväl utveckling som vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och avsätter 2 miljarder för förebyggande underhåll av befintlig järnväg. Utöver övriga satsningar vill Sverigedemokraterna även införa en marknadspott för investeringar som syftar till att snabbt kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar

som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet, och avsätter 1 miljard kronor för detta ändamål. Motionärerna föreslår också en satsning på 20 miljoner kronor för att EU-certifiera elsystemet och förhindra kontaktledningsnedrivningar.

Också i motion 2016/17:2225 av Johan Nissinen m.fl. (SD) föreslås att en marknadspott ska inräknas. Det föreslås att denna bör uppgå till 2 procent av utgiftsområdet Kommunikationer, i linje med vad som föreslagits av Näringslivets Transportråd.

Sammantaget föreslår Sverigedemokraterna en ökning av anslagen för 2017 med totalt 2 157 700 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Liberalerna

I kommittémotion 2016/17:3458 av Nina Lundström m.fl. (L) understryks att det inom kommunikationsområdet är centralt att vidta klimat- och miljöanpassningar där det gör som mest nytta och på ett sätt som ger långsiktigt resultat. Liberalerna avsätter därför 75 miljoner kronor årligen för en nationell satsning på utveckling av cykelinfrastruktur och 10 miljoner kronor på ett nationellt kunskapscenter för cykling som kommer att bistå kommuner och regioner i planering och utformning av strategier för cykling. Också i motion 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 1 framförs motsvarande förslag.

I motion 2016/17:3458 framförs vidare att Liberalerna avvisar regeringens satsning på utökat stadsmiljöavtal eftersom satsningen riskerar att komma enstaka kommuner till nytta snarare än samtliga. Det framförs också att samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande och att Trafikverket, som har stor betydelse inom området, bör ges ett tydligt uppdrag kring verkets roll i att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. Liberalerna satsar därför 2 miljoner kronor årligen till Trafikverket från 2017. Även i motion 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 10 föreslås en motsvarande satsning för samplanering av infrastruktur och bostadsbyggande.

Liberalerna föreslår också att staten tar fram standardkontrakt som myndigheter, kommuner och andra kan använda samt informationsinsatser. Liberalerna föreslår därför att anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* ökas med 5 miljoner kronor 2017. Detta föreslås också i motion 2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 18.1. Vidare föreslår motionärerna en satsning på 15 miljoner kronor årligen från 2017 på ökade utbildningsinsatser för att stärka äldres delaktighet i it-samhället.

I motionen föreslås vidare att PLO-uppräknningen för åren 2017–2019 justeras ned med 20 procent årligen, vilket för 2017 påverkar anslaget 1:3 *Trafikverket* och 1:12 *Transportstyrelsen*.

Sammantaget föreslår Liberalerna en minskning av anslagen för utgiftsområde 22 med 652 miljoner kronor för 2017 jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet

I kommittémotion 2016/17:3437 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C) framhålls att en välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Motionärerna framhåller att Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och konstaterar att de statliga infrastrukturinvesteringarna har en viktig roll att spela i det arbetet. Motionärerna framhåller också att Centerpartiet prioriterar att öka underhållet av järnvägen, öka och tidigarelägga investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och genomföra ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad. Centerpartiet föreslår att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 959 miljoner kronor 2017 till följd av att stadsmiljöavtalen avskaffas och att den tidigare förstärkningen av satsningen på kollektivtrafik på landsbygden avslutas. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* föreslås öka med 200 miljoner kronor till följd av en satsning på järnvägsunderhåll, samtidigt som den tidigare beslutade compensationen till följd av höjda banavgifter på 75 miljoner kronor föreslås avslutas. Motionärerna föreslår vidare att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 1 miljon kronor till följd av att förslaget om en studie kring människors vilja att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden anses kunna finansieras inom befintlig ram utan någon extrafinansiering. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* föreslås minska med 1,675 miljoner kronor till följd av att regeringens förslag om att finansiera avgiftsfria grunddata mellan myndigheter avslås. Också anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* föreslås minskas med 10 miljoner kronor för 2017 till följd av att regeringens förslag om genomförandet av en ny digitaliseringspolitik avslås. Vidare föreslås en minskning av anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* med 22,443 miljoner kronor 2017. Centerpartiet föreslår också en begränsning av PLO med 30 procent, vilket inom utgiftsområde 22 föreslås påverka anslaget 1:3 *Trafikverket*, 1:12 *Transportstyrelsen*, 1:13 *Trafikanalys*, 2:1 *Post- och telestyrelsen* och 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse*.

Sammantaget föreslår Centerpartiet en minskning av anslagen inom utgiftsområde 22 för 2017 med 883 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Kristdemokraterna

I kommittémotion 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) framförs att bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, 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 prioritera arbetet med att minska transportsektorns koldioxidutsläpp för att nå en fossiloberoende fordonsflotta genom att bl.a. satsa på ett bonus–malus-system genom att tillföra 680 miljoner kronor under 2017. I yrkande 3 föreslås en årlig satsning på 125 miljoner kronor på utbyggnad av laddinfrastruktur under åren 2017–2020 i form av ett stöd som ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabb-laddning som normalladdning. I yrkande 21 framförs att Kristdemokraterna vill förstärka drift- och underhåll av järnvägen och därför satsar 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018, 3,7 miljarder kronor 2019 och 5 miljarder 2020. I yrkande 25 föreslås en ökning av investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden med 50 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020. Frågan om förstärkta resurser till väg- och järnvägsunderhåll berörs även i kommittémotion 2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 7.

Kristdemokraterna föreslår vidare i motion 2016/17:3391 yrkande 35 en satsning om 50 miljoner kronor per år 2017–2018 och 100 miljoner kronor per år 2019–2020 för att öka resurserna för cykelfrämjande åtgärder.

I yrkande 36 framhålls vikten av investeringar i kollektivtrafik på landsbygden. Detta lyfts även fram i motion 2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkande 5, där det föreslås en satsning på ökade resurser till kollektiv- och närtrafik på landsbygden med 50 miljoner kronor per år under 2017–2019. I yrkande 40 i motion 2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) föreslås att satsningen på bredbandskoordinatorer ska fortsätta.

Motionärerna föreslår också en nedjustering av pris- och löneomräkningen med 30 procent, vilket inom utgiftsområde 22 skulle belasta anslaget 1:3 *Trafikverket*.

Sammantaget föreslår Kristdemokraterna en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 för 2017 med 352 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 under ett utgiftsområde behandlas i en punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut och måste inrymmas i den ram som riksdagen lagt fast för utgiftsområdet. Utöver själva anslagen ska även andra förslag som påverkar anslagsnivån behandlas under samma punkt i förslaget till riksdagsbeslut.

Regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår för 2017 till 55 115 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 13 oktober 2016 har trafikutskottet ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Avvikande meningar lämnades av Moderaterna, Sverigedemokraterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna.

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

Utveckling av statens transportinfrastruktur

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

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. Utskottet har tidigare framhållit att de projekt som ingår i planen, såsom Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg samt Ostlänken mellan Järna och Linköping, framstår som väl ägnade att förstärka landets transportsystem. Utskottet delar också regeringens uppfattning att Norrbotniabanan är en strategisk viktig satsning, som kan bidra till såväl högre sysselsättning som minskad miljö- och klimatpåverkan. Utskottet välkomnar därför den aviserade byggstarten av projektet under 2018.

Utskottet ser mot den bakgrunden också positivt på de fortsatta satsningar som regeringen genomför på såväl kort som lång sikt när det gäller järnvägen, i form av 200 miljoner för kapacitetshöjande åtgärder under 2017 och den aviserade satsningen på successivt kraftigt ökade anslag för investeringar i infrastruktur fram till år 2020.

Stadsmiljöavtal

Sedan tidigare har utskottet understrukt vikten av kollektivtrafik som ett medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och på så sätt åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Mot bakgrund av motionsförslaget om att avvisa satsningen på stadsmiljöavtal vill utskottet påminna om att regeringen i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1, utg. omr. 22) aviserade 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 kollektivtrafik i tätort. Riksdagen biföll regeringens ökade satsning om 500 miljoner kronor (bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:85). Regeringen har nu föreslagit en utökning av den tidigare satsningen på stadsmiljöavtal med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner

kronor 2018. Utöver stöd till investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och i anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik, som satsningen hittills omfattat, ska stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2017 även omfatta insatser för ökat cyklande.

Utskottet anser fortfarande att stadsmiljöavtalen fyller en viktig funktion när det gäller att skapa en sådan kollektivtrafik som medborgarna efterfrågar. Utskottet välkomnar därför också den utökade satsningen på stadsmiljöavtal med 250 miljoner kronor, vilket kommer att lägga större fokus vid arbetet med hållbara stadsmiljöer och möjliggöra ökade investeringar i anläggningar för kollektivtrafiken såväl lokalt som regionalt samt i anläggningar för nya transportlösningar. Utskottet har vid flera tidigare tillfällen framfört att cykeln är ett transportmedel med många fördelar, bl.a. för stadsplanering, för miljö- och klimathänsyn samt för folkhälsan. Utskottet ser därför positivt på att de medel som avsätts för stadsavtalen numera också kan användas för att främja ökat cyklande.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Utskottet vill i likhet med föregående år framhålla att en välfungerande järnväg är en förutsättning för att detta transportslag ska bli ett attraktivt alternativ såväl för industrins godstransporter som för arbetspendlingen. När järnvägssystemet fungerar väl kan det också på ett effektivt sätt bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och utveckla ett hållbart samhälle. Utskottet har tidigare välkomnat den förstärkning som genomfördes under 2015 av järnvägsinfrastrukturens drift och underhåll med 620 miljoner kronor som en följd av riksdagens beslut med anledning av propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). Också den fortsatta förstärkning som aviserades i 2015 års ekonomiska vårproposition (prop. 2014/15:100, bet. 2014/15:FiU20, rskr. 2014/15:254) av järnvägsinfrastrukturens drift och underhåll under perioden 2016–2018 med 1 240 miljoner kronor per år för att förstärka underhållet på järnvägen har medfört ökade möjligheter att uppnå de transportpolitiska målen. De ökade underhållsinsatserna på järnväg har också medfört att arbetet har kunnat koncentreras till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst.

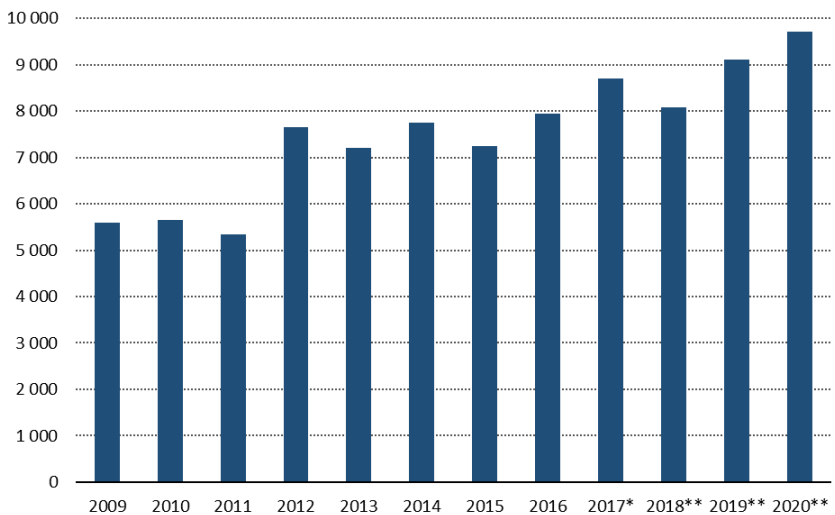
Regeringen har i denna proposition beräknat att utvecklings- och vidmakthållandeanslagen kommer att ökas med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning har anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt ökats med 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020. Utskottet ser med tillfredsställelse att regeringens fokus på förstärkning av resurserna för underhållet av järnvägsinfrastrukturen fortsätter och att de resurser som avdelas är av sådant slag att de kan förväntas medföra klara förbättringar när det gäller järnvägssystemets robusthet. Som framgår av diagram 1 nedan medför denna förstärkning att anslagen uppnår historiskt höga nivåer. I detta sammanhang vill utskottet också peka på att regeringen nu

höjer ambitionsnivån vad gäller infrastruktursatsningar genom den kraftiga höjning av de ekonomiska ramarna för perioden 2018-2029 med mer än 100 miljarder kronor som aviseras i infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21). Utskottet konstaterar att detta innebär kraftfulla satsningar på både drift och underhåll samt nyinvesteringar, vilket kommer att bidra till att bygga Sverige starkt och hållbart inför framtiden.

Utskottet ser också positivt på regeringens ambition att skapa sysselsättning för personer långt ifrån arbetsmarknaden genom en satsning på arbetet med fortlöpande behov av röjning av sidoområden längs det statliga väg- och järnvägsnätet, uppstädning av bangårdar och andra personalintensiva underhållsåtgärder. Åtgärder av detta slag är också en viktig del av samhällsbygget och välkomnas av utskottet.

Diagram 1 Utvecklingen av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2009–2020 (prisår 2017)

Miljoner kronor



* Förslag enligt budgetpropositionen för 2017

** Beräknat enligt budgetpropositionen för 2017

Sjöfart

När det gäller sjöfartsområdet vill utskottet till att börja med framhålla betydelsen av att Sverige upprätthåller en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Utskottet kan konstatera att det är avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden att Sverige har en väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar. Till detta kommer att Sverige genom en stark svenskflaggad fartygsflotta säkrar möjligheter att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i olika internationella forum. Dessutom bidrar den svenska sjöfarten både till att skapa arbetstillfällen, såväl direkt som indirekt, och till att skapa skatteintäkter.

Utskottet ser positivt på den maritima strategi regeringen arbetat fram och som syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar samt medverkar till att skapa konkurrenskraftiga innovativa näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Utskottet instämmer i regeringens bedömning att en stärkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för ambitionerna att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader och bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Genom att skapa konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserade regler och goda villkor kan arbetet bidra till att utveckla de svenska maritima näringarna, vilket utskottet anser är bra. Utskottet uppskattar också att regeringen gett i uppdrag till Transportstyrelsen, Skatteverket och Trafikverket att se över möjligheterna att underlätta registrering av fartyg i fartygsregistret. Inom ramen för strategin arbetas också med t.ex. utvecklandet av en samlad näringslivsstatistik kring de maritima näringarna och med Projekt nationella föreskrifter (PNF) vilket bl.a. innebär att bemannings- och behörighetsfrågorna ses över. Också denna del av arbetet välkomnas av utskottet.

Utskottet ser positivt på att det anges i propositionen att Sjöfartsverkets soliditet förbättrats något jämfört med tidigare år vid det senaste bokslutet och att soliditeten väntas förbättras ytterligare under de närmaste åren. Utskottet välkomnar denna utveckling och hoppas att detta i sin tur kan bidra till en konkurrenskraftig svensk sjöfart.

Luftfart

Utskottet har tidigare uttalat uppfattningen att transportpolitiken ska präglas av ett trafikslagsövergripande perspektiv med ett stort regionalt och lokalt inflytande över trafikens infrastruktur. Detta innebär att alla trafikslag nyttjas på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt samt att luftfarten ingår som en viktig del i detta. Utskottets uppfattning har inte ändrats i denna del, och utskottet konstaterar också att det för att nå målet om att ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020 är nödvändigt att ha goda kommunikationer såväl inom landet som ut i resten av världen.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund regeringens arbete med att ta fram en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget. Utgångspunkten för arbetet är de transportpolitiska målen och regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Flygstrategin ska bidra till att tydliggöra flygets roll som en del i transportsystemet och till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Regeringen gav den 5 november 2015 i uppdrag åt Trafikanalys att ta fram underlag till en flygstrategi, och uppdraget redovisades för Regeringskansliet den 15 mars 2016. Det har hållits två möten med ett femtiotal externa aktörer för att diskutera strategins syfte och innehåll, och aktörerna har getts möjlighet att ge skriftliga inspel. Fokusområden i arbetet under de externa mötena har varit tillgänglighet inklusive flygplatser, en utveckling av Arlanda som nav, miljö-, energi- och klimatfrågor, sociala

villkor, FoU och innovationer, främjandearbete, konkurrenskraft och sysselsättning samt flygsäkerhet och regelverk. Avsikten är att flygstrategin ska beslutas under innevarande år. Utskottet bedömer att den strategi som nu utarbetas kommer att bidra till att göra luftfarten till en än mer effektiv och miljömässigt hållbar del av transportsystemet i stort.

Utskottet har i övrigt inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen om Luftfartsverkets ekonomiska mål, finansiella befogenheter och investeringsplan. Utskottet finner därför att förslagen är väl avvägda.

Långa och tunga lastbilar

När det gäller motionsförslagen 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 och gav den 13 maj 2015 Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för och konsekvenserna av att tillåta tyngre fordon att trafikera vissa delar av det allmänna vägnätet (N2015/4204/MRT). Regeringen har aviserat att ny lagstiftning som tillåter maxvikten 74 ton på lastbilar ska införas från 1 mars 2017. Förslaget kommer att ingå i en bredare godstrafikproposition, där regeringen också kommer att lämna förslag som främjar godstransporter med järnväg och sjöfart. Ärendet är för närvarande remitterat till Lagrådet. Utskottet anser att den lagstiftning som regeringen aviserat inte bör föregripas.

Cykelfrågor

När det gäller frågan om cykling framhåller regeringen att den vill stimulera långsiktigt hållbara transportsätt såsom gång och cykling, vilket medför en mer yteffektiv användning av infrastruktur och kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Utskottet delar regeringens syn på cyklingens potential och välkomnar regeringens arbete med att utarbeta en nationell cykelstrategi, vilket för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Regeringen har genom dialog med kommuner, intresseorganisationer, myndigheter och andra berörda aktörer under 2016 arbetat med att ta fram en nationell cykelstrategi med syftet att främja en ökad och säker cykling. Avsikten är att den kommande strategin ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet. Utskottet ser att cykelstrategin kan bidra till att en större del av cyklingens positiva potential kan utnyttjas och ser därför fram emot dess färdigställande.

Politiken för informationssamhället

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att Sverige fortfarande har en stark position i fråga om it-användning och bredband. De möjligheter som digitaliseringen ger utnyttjas av både människor och företag över hela landet. Utskottet välkomnar den satsning som regeringen aviserat om att presentera en samlad digitaliseringspolitik som ett led i arbetet med att nå målet om att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Utskottet ser också positivt på den förstärkning av satsningen på en ny

digitaliseringspolitik med 10 miljoner kronor per år 2017–2020 som regeringen presenterar i propositionen.

Regeringen förstärker som ett led i satsningen på ”en stabil bas – en digital infrastruktur” resurserna för att införa och vidareutveckla nationella digitala tjänster, såsom Mina meddelanden, e-legitimation och sammansatt bastjänst för ekonomiskt bistånd samt e-handel i staten med 38,9 miljoner kronor för 2017. Detta finansieras genom omfördelning av medel från de statliga myndigheternas förvaltningsanslag till de anslag som disponeras av de myndigheter som har ansvar för att tillhandahålla de nationella digitala tjänsterna. Från och med 2018 beräknas 78 miljoner kronor per år för denna satsning. Utskottet är positivt till denna prioritering.

Regeringen föreslår också att 64 miljoner kronor avsätts för skapa ett avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan myndigheter, vilket utskottet välkomnar. Den nuvarande ordningen att statliga myndigheter utbyter registeruppgifter (s.k. grunddata) mellan sig mot fakturering av de uppgifter som efterfrågas har bedömts ineffektiv, och regeringen anser att en mer effektiv ordning kan skapas med ett avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. Utskottet instämmer i regeringens bedömning i denna del.

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

Sammanfattande bedömning

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 2016/17:2224 (SD), 2016/17:2225 (SD) yrkande 2, 2016/17:2529 (M) yrkandena 1–3, 2016/17:2531 (M) yrkande 2, 2016/17:3374 (L) yrkandena 1, 10 och 18.1, 2016/17:3391 (KD) yrkandena 1, 3, 21, 25, 35, 36 och 40, 2016/17:3399 (KD) yrkandena 5 och 7, 2016/17:3437 (C) och 2016/17:3458 (L).

Trafikverkets underhållsanslag

Utskottets förslag i korthet

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

Jämför reservation 3 (C).

Motionen

I motion 2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18 föreslås att Trafikverkets anslag ska kunna förskjutas över budgetår. Motionärerna framhåller att det i fråga om Trafikverkets anslag för investeringar är möjligt att förskjuta medel över budgetår för att på så sätt kunna utforma längre och långsiktigare kontrakt med leverantörer. Motionärerna invänder samtidigt mot att detta inte är möjligt när det gäller Trafikverkets årsvisa underhållsanslag, vilket de menar resulterar i mer kortsiktiga kontrakt och gör det svårare att långsiktigt planera de underhållsarbeten som behöver göras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att Trafikverkets investeringsanslag tenderar att generellt sett följa de stora projektens produktionscykel; det kan således uppstå en del fluktuationer i anslagens omfattning mellan enskilda år. När det gäller förbrukningen av medel för drift och underhåll tenderar detta att ske på ett mer jämnt och förutsägbart sätt, och anslaget för drift och underhåll kan följaktligen fördelas mer jämnt under en planperiod. Utskottet påminner vidare om att regeringen i samband med riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen bemyndigas att för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden för flera år framåt. I budgetpropositionen för 2017 föreslås att regeringen ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 23 000 miljoner kronor för de närmaste fem åren, dvs. fram till och med 2021. Regeringen överför sitt bemyndigande att ingå ekonomiska åtaganden till Trafikverket via myndighetens regleringsbrev. Det förtydligas här att bemyndigandet innefattar bl.a. anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och avser all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203).

Utskottet konstaterar att Trafikverket i dagsläget genom sitt bemyndigande har möjlighet att ingå ekonomiska åtaganden som sträcker sig över flera år. De baskontrakt för drift och underhåll som Trafikverket tecknar löper i ett flertal fall på fem år med option på förlängning. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2016/17:3119 (C).

Vissa organisatoriska frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att utreda för- och nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket och om att huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen ska överföras från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. Utskottet konstaterar att det är angeläget att statens resurser används effektivt men också att Trafikverket och Sjöfartsverket redan i dagsläget har ett nära samarbete i frågor rörande sjöfartens infrastruktur. Utskottet hänvisar också till att det i dagsläget sker samverkan mellan sjöoperativa myndigheter, vilket sammantaget bidrar till att statens samlade sjöoperativa resurser används på ett effektivt sätt.

Motionerna

I motion 2016/17:818 av Boriana Åberg (M) föreslås att en utredning tillsätts för att få klarhet i för- respektive nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket. Motionären påminner om att det som i dag är Trafikverket tidigare var Banverket respektive Vägverket och att ett antal andra mindre myndigheter också kom att innefattas i sammanslagningen som skedde 2010. Motionären pekar vidare på att Trafikverket och Sjöfartsverket delvis har överlappande ansvarsområden; Trafikverket har ansvar för den långsiktiga planeringen av hela infrastrukturen för alla fyra trafikslag medan Sjöfartsverket har det kortsiktiga, operativa ansvaret för sjöfartens infrastruktur. I motionen framhålls att denna överlappning leder till otydligheter såväl för myndigheterna själva, som för dess uppdragsgivare och dess användare. Exempelvis kanaliseras forskningsfinansieringen via Trafikverkets forskningsanslag till Sjöfartsverket som i praktiken har beslutsrätt över medlen. Även infrastrukturutvecklingen har motsvarande tvetydigheter. Av dessa skäl bör enligt motionären en utredning tillsättas för att utröna för- och nackdelar med en sammanslagning.

I kommittémotion 2016/17:2497 av Mikael Oscarsson m.fl. (KD) yrkande 35 föreslås att huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen, i enlighet med utredningen Maritim samverkan (SOU 2012:48), ska överföras från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. Motionärerna konstaterar att dagens ansvarsfördelning mellan Kustbevakningen och Sjöfartsverket ter sig tämligen ineffektiv och medför att kapitalintensiva resurser som helikoptrar inte

utnyttjas effektivt. Motionärerna konstaterar vidare att ansvaret för sjöövervakning och räddningstjänst till sjöss ligger hos Kustbevakningen medan ansvaret för s.k. search and rescue, efterforskning och räddning, ligger hos Sjöfartsverket. Motionärerna hänvisar till de slutsatser som drogs i utredningen Maritim samverkan, där det förordades en lösning enligt vilken Kustbevakningen och Försvarsmakten delar på uppdraget sjö- och flygräddning som ersättning för dagens ordning där ansvaret delas av tre myndigheter. För att uppnå ett effektivt utnyttjande av helikopterresurser som i dag står till statens förfogande är det nödvändigt att se över huruvida huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningen bör överföras från Sjöfartsverket till Kustbevakningen.

Utskottets ställningstagande

Angående frågan om sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket

Utskottet kan inledningsvis konstatera att den dåvarande regeringen i juni 2008 tillsatte den s.k. Trafikverksutredningen (dir. 2008:90) med uppdrag att bl.a. föreslå organisatoriska lösningar eller andra lösningar som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken. I slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31) föreslogs att det dåvarande ansvaret inom Sjöfartsverket för den långsiktiga planeringen och för utpekande av sjöfartens riksintressen skulle föras över till Trafikverket för att på så sätt främja ett trafikslagsövergripande synsätt i infrastrukturplaneringen. När det gällde Sjöfartsverkets övriga funktioner inom beställarfunktionen och den producerande verksamheten bedömde utredningen att det inte fanns några uppenbara synergier eller andra vinster med att integrera dessa verksamheter i ett trafikverk. Utredningen underströk dock att det fanns all anledning för Trafikverket och Sjöfartsverket att vidareutveckla samarbetet och utbyta erfarenheter kring t.ex. upphandlingsfrågor.

Utskottet kan vidare konstatera att när Trafikverket senare bildades blev Sjöfartsverket kvar som självständig myndighet. Trafikverkets uppdrag kan kortfattat beskrivas som att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Sjöfartsverket ansvarar i sin tur för framkomlighet och säkerhet till sjöss.

Sammanfattningsvis kan sägas att Trafikverket hanterar strategiska frågor och Sjöfartsverket operativa frågor. Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket i de ärenden som berör sjöfart. Det kan t.ex. gälla hur trafikslagen samverkar på en viss sträcka, var hamnar och andra terminaler lokaliseras och vilka kapacitetsförändringar som nya tvärförbindelser leder till. Aktuella exempel på sådana frågor är godstransporter till och från Vänerregionen och lokaliseringen av Stockholms nya hamnterminal till Norvik i Nynäshamn. Operativa synpunkter som Sjöfartsverket lämnar kan t.ex. gälla framkomligheten, utmärkningen och

kapaciteten i ett sjötrafikstråk eller en farled. Andra frågor kan vara hur sjötrafiken påverkas av planerad byggnation i närheten av farleder och av sträckning, lokalisering och fri höjd på broar, kraftledning etc. som korsar farleder. Det kan också vara frågor som berör förändringar på sjökartlagt område såsom ändring av sjökortsinformation, strandlinje eller vattendjup. Trafikverket ansvarar också för att peka ut riksintressen för sjöfarten. Ändringar och preciseringar av utpekade riksintressen sker i dialog med Sjöfartsverket.

Utskottet är givetvis angeläget om att statens resurser används effektivt. Utskottet konstaterar samtidigt att Trafikverket och Sjöfartsverket redan i dagsläget har ett nära samarbete i frågor som gäller sjöfartens infrastruktur. Mot den bakgrunden finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2016/17:818 (M). Motionen avstyrks därför.

Angående frågan om att överföra huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen från Sjöfartsverket till Kustbevakningen

När det gäller frågan om huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen vill utskottet inledningsvis påminna om att utskottet behandlat motsvarande fråga tidigare (motion 2012/13:T418, bet. 2012/13:TU1). Vid det tillfället avstyrktes motionsförslaget med hänvisning till att den utredning som motionärerna nu hänvisar till fortfarande bereddes inom Regeringskansliet.

Utskottet kan också konstatera att infrastrukturministern besvarade frågor i samband med en interpellationsdebatt i maj föregående år (ip. 2015/16:620) bl.a. om huruvida regeringen överväger att överföra huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. Statsrådet konstaterade då att några sådana planer inte fanns men framhöll att det i dagsläget sker samverkan mellan statliga sjöoperativa myndigheter där samhällets samlade resurser används, och den utgår i allt väsentligt från verksamheterna inom räddningstjänst, övervakning och kontroll samt brottsbekämpning. Statsrådet anförde också att samverkan sker såväl operativt och utifrån beredskap som på en strategisk nivå samt på lokal, regional och nationell nivå, vilket sammantaget bidrar till att statens samlade sjöoperativa resurser används på ett effektivt sätt. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2016/17:2497 (KD) yrkande 35.

Reservationer

1. Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (L)

av Nina Lundström (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2016/17:3373 av Nina Lundström (L) yrkande 7 och
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkande 8.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis framhålla att transportpolitiken ska göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga och att cykling är ett sådant klimatsmart alternativ. Det saknas i dag infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler ska välja att cykla. Om infrastrukturen i högre utsträckning t.ex. var anpassad för cykelpendling skulle en mycket stor andel av bilresorna kunna ersättas med cykel. Jag kan konstatera att det i dag är svårt att följa anslag och satsningar på cykling och att detta beror på att det saknas både en redovisning och en uppföljning av åtgärder till skillnad från övriga transportslag som har tydligare anslag och uppföljning.

Jag anser att budgetpropositionen bör kunna utvecklas i detta avseende för att på så sätt ge ett bättre underlag för diskussioner om behov och finansiella förutsättningar. I detta sammanhang vill jag framhålla att uppföljningen av vidtagna åtgärder behöver återrapporteras och vara möjlig att följa över tid eftersom detta är nödvändigt för att kunna göra bedömningar av vilket underhåll och vilka reinvesteringar som bör göras för att skapa mest nytta. Utvecklingen av budgetpropositionens innehåll och transparens är en fråga för regeringen. Jag vill dock framhålla behovet av ökad transparens i förslag som rör satsningarna på infrastruktur och underhåll samt bättre uppföljning. Jag anser även att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen. I detta sammanhang vill jag uppmärksamma att Liberalerna föreslår ett nytt anslag 1:16 Nationellt cykelkansli.

Jag vill även uppmärksamma vad som framkom i utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning om att investeringsvolymen för om- och nybyggnad av gång- och cykelvägar har ökat mellan 2014 och 2015, medan utfallet i byggda kilometer har minskat.

Jag vill också framhålla det som framkom i utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning om behovet av fler resultatindikatorer, att tyngdpunkten av samlade bedömningar även ska åstadkommas på analysdelen, att strukturen kan förbättras för att förtydliga resultatredovisningen och sambanden mellan mål och resultat. Jag anser även att det är angeläget att regeringen redovisar de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat statens insatser fått gällande Tillståndet i transportsystemet.

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

2. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

a) Anslagen för 2017

Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 enligt reservanternas förslag i bilaga 4.

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3437 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C),
bifaller delvis proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22 punkt 9 och avslår motionerna
2016/17:2224 av Per Klarberg m.fl. (SD),
2016/17:2225 av Johan Nissinen m.fl. (SD) yrkande 2,
2016/17:2529 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–3,
2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2,
2016/17:3374 av Nina Lundström (L) yrkandena 1, 10 och 18.1,
2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1, 3, 21, 25, 35, 36 och 40,
2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD) yrkandena 5 och 7 samt
2016/17:3458 av Nina Lundström m.fl. (L).

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden
= utskottet

c) Godkännande av investeringsplan
= utskottet

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål
= utskottet

Ställningstagande

Sverige behöver ett nytt ledarskap. Trots att vi befinner oss i en högkonjunktur, där fler jobb borde växa fram och sysselsättningen borde stiga, ökar tudelningen i samhället. Tudelningen finns mellan unga och äldre, mellan högutbildade och de som saknar gymnasieexamen samt mellan inrikes och utrikes födda. Tudelningen är också regional. Samtidigt som vissa orter växer och utvecklas har många mindre orter drabbats av neddragningar i globaliseringens, finanskrisens och lågkonjunktorens spår.

Regeringen har visat sig oförmögen att hantera dessa utmaningar. Centerpartiet har i budgetmotion 2016/17:3494 föreslagit ett alternativ till regeringens budgetproposition. I motionen föreslås stora och viktiga struktur-reformer på arbets- och bostadsmarknaden, omläggningar av skatten på arbete och företagets villkor samt en kraftfull grön skatteväxling. Målet är att frigöra alla de krafter som finns i vårt land, så att nya initiativ och idéer belönas i stället för att bestraffas.

En välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till biobaserade drivmedel gör att fortsatt goda kommunikationer i hela landet kan ske utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossil-oberoende fordonsflotta. I det arbetet har de statliga infrastruktur-investeringarna en viktig roll att spela. Järnvägen, flyget, sjöfarten, riksvägarna och de 42 000 milen enskilda vägar har alla viktiga funktioner att fylla. Centerpartiet betraktar även it som ett eget transportslag, det femte transportslaget. Bredband och mobiltelefoni minskar avstånden mellan människor och möjliggör digitala tjänster som kan ersätta, komplettera och effektivisera transporter, kommunikationer över långa avstånd och teknikutveckling i befintlig transportinfrastruktur.

Centerpartiet prioriterar att öka underhållet av järnvägen, att öka och att tidigarelägga investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och att ytterligare investera i it- och bredbands-utbyggnad. Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Person- och godstransporter på de svenska vägarna och järnvägarna samt via flyg och sjöfart ökar för varje år. Städer, landsbygd, näringsliv och i princip varenda invånare är beroende av att dessa ska fungera. Underhållet av vägar och järnvägar är tyvärr eftersatt på många sträckor samtidigt som belastningen ökar. Därför är det angeläget med fortsatta satsningar på underhåll. Centerpartiet dubblade i Alliansregeringen satsningarna på järnvägens drift och underhåll jämfört med tidigare socialdemokratiska regeringar. Behoven är dock fortsatt stora. Det är därför olyckligt att en så stor del av regeringens förslag på området ligger långt in framtiden. Av regeringens satsningar på

investeringar i infrastruktur ligger hela summan på 8,7 miljarder kronor bortom denna mandatperiod. När det kommer till underhåll och kapacitetshöjningar i den befintliga järnvägen satsar regeringen sammanlagt endast 0,2 miljarder kronor för 2017. För att snabbt påbörja arbetet för en mer välfungerande järnväg föreslår Centerpartiet att ytterligare 200 miljoner kronor för 2017 och 300 miljoner kronor för 2018 satsas på järnvägsunderhåll.

För Centerpartiet är it ”det femte transportslaget”, som vid sidan av vägar, järnvägar, sjöfart och flyg möjliggör liv, arbete och boende i hela landet. Med tiden måste därför it-lösningar göras till ett valbart alternativ vid de åtgärdsvalstudier (ÅVS) Trafikverket gör, i syfte att öka tillgängligheten för människor i hela landet och bli en del i Trafikverkets årliga anslag för nyinvesteringar och underhåll av transportinfrastrukturen. Regeringen har visat sig vara ointresserad av att ytterligare stötta de krafter som arbetar för bättre digital infrastruktur i hela landet. För att den pågående digitaliseringen av hela Sverige ska kunna fortsätta föreslår Centerpartiet att 1 miljard kronor avsätts för en förbättrad bredbandsinfrastruktur i hela landet.

Eftersom vi prioriterar ekonomiskt ansvarstagande väljer Centerpartiet att avveckla regeringens satsning på stadsmiljöavtal och att avsluta den tidigare förstärkningen av anslag för kollektivtrafik på landsbygden. Vi ser också att det finns möjlighet till besparingar genom att avsluta förstärkningen av anslag för kompensation för höjda banavgifter som beslutades 2016 och genom att finansiera förslaget om att genomföra en studie kring människors vilja att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden inom befintliga ramar utan extrafinansiering. Dessutom avslår vi regeringens förslag om att finansiera avgiftsfria grunddata mellan myndigheter, förslaget om genomförandet av en ny digitaliseringspolitik samt förslaget om nationella digitala tjänster.

Jag föreslår också en begränsning av pris- och löneomräkningen (PLO) med 30 procent, vilket inom detta anslagsområde påverkar anslagen 1:3, 1:12, 1:13, 2:1 och 2:6.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2017 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 12 Centerpartiets förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 107 726	-959 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 556 141	+125 000
1:3 Trafikverket	1 305 021	-5 434
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 174	-1 210
1:12 Transportstyrelsen	2 086 091	-9 255
1:13 Trafikanalys	65 483	-165
2:1 Post- och telestyrelsen	28 516	-128

2:4	Informationsteknik och telekommunikation	22 844	-10 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	75 265	-22 473
Summa			-882 665

3. Trafikverkets underhållsanslag, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion
2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 18.

Ställningstagande

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

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

Särskilda yttranden

1. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (M)

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

Riksdagen beslutade den 23 november 2016 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden och om en beräkning av statens inkomster. I motionen Plan för ett starkare Sverige – Moderaternas budgetmotion 2017 (2016/17:3350) presenteras Moderaternas budgetförslag och Alliansens riktlinjer för den ekonomiska politiken.

Sverige beskrivs ofta som ett av världens bästa länder att leva och växa upp i. Men vi behöver göra mer för att fortsätta utvecklas i samma höga takt som vi gjort historiskt. Sverige utmanas av ett nytt och växande utanförskap som snart omfattar motsvarande 1 miljon människor, av skolresultat som sjunker och av otrygghet i alltför många områden. Många människor lever ett bra liv i Sverige med jobb, familj och fritidssysslor. Men många människor lever i en annan verklighet. En verklighet där man aldrig fått sitt första jobb, där barnens skolgång inte fungerar och där samhällsgemenskapen brister. Så får det inte vara. Vårt samhälle ska inte svika någon.

Budgetpropositionen visar tyvärr på en regering som är anmärkningsvärt nöjd, trots de utmaningar som människor ser omkring sig, och som verkar sakna plan och riktning. En regering som lånar i högkonjunktur och låter kostnaderna för bidrag och flyktmottagande öka kraftigt. En regering som höjer trösklarna in på arbetsmarknaden genom högre skatter och utbyggda bidrag. En regering som inte tar skolans problem på allvar, säger nej till en timmes mer undervisningstid per dag och skjuter på mer matematik i högstadiet. En regering som tar mer än den ger till företagen och för en ineffektiv bostadspolitik. En regering som säger nej till ytterligare 2 000 poliser.

Vi moderater står för en annan väg. För att möta framtiden behövs en plan för ett starkare Sverige. Moderaternas mål är att öka välbståndet, tillväxten och tryggheten för alla i Sverige. De reformförslag vi presenterar är fokuserade på hur jobben ska bli fler och skolan ska bli bättre. Vi vill bryta utanförskapet och stärka incitamenten för att arbeta genom att stå upp för rimliga skattenivåer, investera 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 budgeten

beslutas sedan i två steg. Moderaternas budgetförslag är en sammanhållen helhet, och eftersom riksdagen i steg ett, rambeslutet, har ställt sig bakom regeringens förslag till ekonomiska ramar för statsbudgeten och inriktning på budgetpolitiken deltar vi inte i det nu aktuella beslutet om anslagens fördelning inom utgiftsområde 22. I stället framför vi i detta särskilda yttrande synpunkter på regeringens förslag och redovisar den anslagsfördelning och de förslag som Moderaterna presenterar i motion 2016/17:2529.

En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens och lägger grunden för fler jobb och tillväxt. 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 arbetsmarknader, skapar arbetstillfällen och binder samman landet. Ett väl fungerande transportsystem utgör en viktig del i Moderaternas plan för ett starkare Sverige.

Med en hårdnande internationell konkurrens behöver vi värna om konkurrenskraften i både industrin och handeln. En effektiv, hållbar och pålitlig infrastruktur är en central förutsättning i dessa sektorer. Välutvecklade 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. Regeringens politik riskerar i flera avseenden att slå mot både industri och handel. Försenade infrastrukturinvesteringar, höjd dieselskatt, dyrare energiproduktion och hotet om en lastbilsskatt slår alla mot industrijobb. Det är en politik som Sverige inte har råd med. 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.

Genom kloka infrastrukturinvesteringar kan vi bygga ett mer hållbart transportsystem samtidigt som Sverige blir mer sammankopplat och mer konkurrenskraftigt. Nya tekniska lösningar och innovationer hjälper oss att nå dit, och Moderaternas politik tar sin utgångspunkt i detta. Vi tror inte att straffskatter som hindrar människors mobilitet är rätt väg att gå, vi tror i stället på dagens och framtidens teknik, där vi kan fortsätta resa och fortsätta frakta varor fast på ett klimatsmart sätt.

Att tillåta tyngre lastbilar, upp till 74 ton, är en viktig reform för jobben, miljön och industrin i Sverige. Detta har gjorts i till exempel Finland, som därmed har fått en viktig konkurrensfördel jämfört med Sverige i skogsindustrin. Tyvärr har regeringen låtit ideologi gå före empiri vad gäller förslaget om att tillåta tyngre lastbilar på våra vägar. Genom att inte anslå nödvändiga medel samtidigt som vägsträckor som kan anses konkurrera med järnvägen uteslutits har regeringen urholkat fördelarna med reformen. Moderaterna vill stärka Sveriges konkurrenskraft och vi vill därför investera 2,4 miljarder kronor under åtta år för att göra det möjligt för tyngre lastbilar att trafikera våra vägar. Till skillnad från regeringen ser vi att 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. Satsningen inkluderar att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton. Tåget går inte överallt och då kan tyngre lastbilar vara ett viktigt komplement som minskar utsläppen, ökar lönsamheten och effektiviserar vägtransporterna. Moderaterna ställer inte trafikslag mot varandra. Tyngre och effektivare transporter behövs såväl på väg som på järnväg.

Moderaterna vill också satsa 5 miljoner kronor årligen på att tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd. Förslaget innebär att en ständig kommitté av oberoende experter ska granska hur medlen till infrastrukturen används. Likt Finanspolitiska rådet ska det transportpolitiska rådet även utvärdera hur regeringen skött infrastrukturarbetet i stort samt vilka större projekt som valts och på vilka grunder dessa val har gjorts. Samhällsekonomiska nyttokalkyler och de transportpolitiska målen ska vara utgångspunkten för rådets granskning av regeringen. Moderaterna anser att ett transportpolitiskt råd kan leda till en effektivare användning av infrastrukturmedel och bidra till att varje investerad skattekrona gör maximal samhällsnytta. Finansiering görs genom att anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med 2,5 miljoner kronor och att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 2,5 miljoner kronor.

För att finansiera prioriterade satsningar görs även en justering av de anslag som berörs av PLO-uppräknings. Effekten blir att uppräkningsen av vissa anslag blir något lägre jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2017 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 13 Moderaternas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 107 726	-520 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 556 141	+100 000
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 174	-2 500
1:13	Trafikanalys	65 483	-2 500
1:16	Transportpolitiskt råd (nytt anslag)		+5 000
Summa			-420 000

2. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)

Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (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 ena sidan och allmän välfärd, trygghet och socialt ansvarstagande å den andra.

Riksdagen fastställde den 23 november 2016 utgiftsramarna för utgiftsområde 22 till 55 115 miljoner kronor i enlighet med regeringens budgetproposition. Detta innebär att andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten än dem vi föreslog fastställdes. Riksdagen gjorde därmed en annan beräkning av statens inkomster för 2017 än vad som hade blivit 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 2016/17:2224.

Vår gemensamma infrastruktur betingar ett enormt värde och är en resurs utan vilken staten som sådan är omöjlig. För att hålla jämna steg med statens ambition att ständigt erbjuda bättre och effektivare service för medborgarna måste infrastrukturen kontinuerligt utvecklas. Minst lika viktigt är att satsningarna görs samhällsekonomiskt sunt och på de projekt som är mest brådskande, lönsamma och skapar störst nytta, samtidigt som man tar hänsyn till aspekter som landsbygd, familjeliv och företagande.

I ett läge där svensk infrastruktur på många plan står inför en systemkollaps väljer regeringen att lägga några av sina stora infrastruktursatsningar på

cykelinfrastruktur och hållbara stadsmiljöer. Vi anser att detta – i det ansträngda läge landet idag befinner sig – är en allvarlig felprioritering, och vi tar därför bort regeringens extrasatsningar på området, för att istället omfördela medlen till mer akuta områden.

Järnvägsunderhållet i Sverige har helt havererat där en alltför stor del av arbetet utgörs av akuta åtgärder i stället för förebyggande arbete, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid använts som en budgetregulator. Därför väljer Sverigedemokraterna att kraftigt satsa på järnvägsunderhållet i väntan på regeringens tillförda medel efter innevarande mandatperiod och avsätter 2 miljarder kronor.

ERTMS är en europeisk standard för signalhantering på järnväg. Sverigedemokraterna anser att en satsning på ERTMS i Sverige inte bara är ekonomiskt oförsvarbar, utan dessutom helt onödig; Sverige har redan ett adekvat signalsystem och de enda sträckor som är betjänta av ERTMS är höghastighetsjärnväg med tåg som färdas över 250 kilometer per timme – något Sverige inte har. Därför slopar Sverigedemokraterna regeringens satsning på införande av ERTMS.

Sverige har Europas sämsta kontakledningssystem, vilket står för 20 procent av alla driftstörningar i infrastrukturen jämfört med 9 procent i övriga EU-länder. Denna avvikelser påvisar att genomgripande åtgärder är nödvändiga för att säkerställa energiförsörjningen. Därför vill Sverigedemokraterna, som ett första steg, EU-certifiera elsystemet för att förhindra kontaktledningsnedrivningar och avsätter 20 miljoner kronor 2017 för detta.

För att ytterligare stärka svensk infrastruktur satsar Sverigedemokraterna på en särskild marknadspott för att åtgärda hastigt uppkomna flaskhalsar som exempelvis står i vägen för betydande näringslivssatsningar. Vi avsätter därför 1 miljard kronor 2017 för detta ändamål. Anslaget ska disponeras av Trafikverket och ligger i linje med vad som framförts av Näringslivets Transportråd.

För att stimulera användandet av sjötransporter satsar Sverigedemokraterna 250 miljoner kronor 2017 som får användas av Trafikverket för att fullt ut bekosta isbrytningsverksamheten. I dagsläget bekostas isbrytningen av sjönäringsen själva genom farledsavgifterna, något som t.ex. inte är fallet för biltrafiken och deras snöröjning. Därför anser Sverigedemokraterna att detta är en prioriterad konkurrensrättvisande åtgärd. Efter en lagändring är det numera olagligt för fritidsbåtar att tömma sin latrin i havet – något som Sverigedemokraterna välkomnar. Våra vattendrag och innanhav är viktiga för såväl miljön som medborgarna. Däremot finner vi det märkligt att inte mer görs för att motverka att kryssningsfartyg, som inte innefattas av lagen, fortsätter att släppa ut sitt avlopp i Östersjön. Därför väljer Sverigedemokraterna att införa en stimulans i form av avskaffade farledsavgifter för fartyg som, i stället för att dumpa det till havs, väljer att ta hand om sin latrin i hamn. Vi avsätter 27 miljoner kronor 2017 för detta syfte.

Göta älv är en av Sveriges i särklass viktigaste vattenleder. Förutom att stora mängder gods transporteras längs älven, vilket gör den viktig för den

regionala såväl som den nationella industrin, tas även dricksvattnet till många kommuner härifrån. De geologiska betingelserna runt älven gör att den är utsatt för jordskredsriser. Därför väljer Sverigedemokraterna att redan från och med 2017 påbörja en långsiktig satsning på jordskredssäkring av älven. I samband med det arbetet väljer Sverigedemokraterna att påbörja upprustningen av älvens slussar, som snart når sin tekniska livslängd. Detta är viktigt både för att kunna hantera större mängder gods och för att kunna reglera vattennivåerna i vattendrag uppströms.

Regeringen väljer att dra ned på ett antal viktiga trafikmyndigheter för att finansiera ett – förvisso lovligt – initiativ för trafikpolitiken. I det nuvarande akuta läget för svensk infrastruktur anser vi att trafikmyndigheterna fyller viktiga roller, och att vi inte har råd att långsiktigt skära ned på dessa myndigheter. Därför höjer Sverigedemokraterna anslaget till Trafikverket, Transportstyrelsen, VTI och Trafikanalys jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2017 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 14 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 107 726	-1 130 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 556 141	+2 000 000
1:3 Trafikverket	1 305 021	+3000
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308	+277 000
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut		+700
1:12 Transportstyrelsen	2 086 091	+6 000
1:13 Trafikanalys	65 483	+1 000
3:1 Marknadspott (nytt anslag)		+1 000 000
Summa		+2 157 700

3. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (L)

Nina Lundström (L) anför:

De offentliga finanserna är i ordning, sysselsättningen växer och ekonomin befinner sig i en högkonjunktur. Men i stället för att använda högkonjunkturen för att bygga en buffert för sämre tider väljer regeringen att låna och presentera ofinansierade bidragshöjningar. I stället krävs en liberal ekonomisk politik där

utbildning belönas, där skatten på jobb är lägre än i dag och där det alltid är lönsamt att gå från bidrag till jobb.

Det är tydligt att reformerna som genomfördes mellan 2006 och 2014 inte räcker för att klara de nya utmaningar vi står inför. Efter två år av rödgrön regeringsmakt står det klart att Sverige är på fel väg. Alltför många står utanför arbetsmarknaden, ofta är det personer med bristande utbildning eller utrikes födda. En stor andel elever lämnar grundskolan utan fullständiga betyg. Det finns fortfarande brister i sjukvård och omsorg. Migrations- och integrationsutmaningen växer. Miljö- och klimatutmaningarna kräver kraftfulla och effektiva svar. Dessutom har kriget i Syrien och IS närvaro i regionen fruktansvärda konsekvenser för såväl samhällen som människor. 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. För att vända utvecklingen behövs en ny vision för vad Sverige ska vara och nya och kraftfulla förslag för att nå dit. För att möta framtidens utmaningar behöver Sverige en ny reformagenda.

Liberalerna lägger fram en budget med reformer för framtiden. Vi satsar på bättre kunskaper i skolan, bättre möjlighet för företag att anställa och ett försvar med kapacitet att försvara Sverige. Dessutom presenterar vi en integrationsplan som bygger på lika delar humanism och realism, och som motverkar parallellsamhällen och hedersvåld.

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 förespråkar. 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. Möjligheten att resa mellan orter och länder skapar nya affärsmöjligheter och kunskaper som bidrar till tillväxt. Rörligheten för människor, idéer, kapital, varor och tjänster ska därför underlättas, såväl i städer som på landsbygden. En väl fungerande infrastruktur behövs för jobben, tillväxten och välfärden. Infrastrukturen är samhällets blodomlopp. Inom kommunikationsområdet är det också centralt att vidta klimat- och miljöanpassningar där det gör som mest nytta och på det sätt som ger långsiktigt resultat.

Förutsättningarna i Sverige ser olika ut. Halva Sveriges befolkning bor i de 58 mest tätbefolkade kommunerna. Sverige är generellt sett ett glesbefolkat land med en befolkning på 23 invånare per kvadratkilometer. Det finns därmed en utmaning i att skapa, och erbjuda, alla medborgare i hela landet möjligheter

till spårbundna kollektivtrafiklösningar. Glesheten innebär även svårigheter att erbjuda kollektivtrafiklösningar baserat på busstrafik. Därför fyller bilen en funktion. Alla kan inte cykla, eller ta tåget och bussen, till jobbet eller mataffären. Men i regioner med tät struktur finns stora möjligheter att premiera alternativ.

Att skapa förutsättningar för framtidens infrastruktur medför ett behov av att se över befintliga regelverk. I dag saknas exempelvis utformning av regelverk som beaktar cykeln som ett eget transportmedel. Den som cyklar gör en stor insats för miljö och klimat. Cyklismen är på framfart men behöver ges bättre förutsättningar. Det är viktigt att stödja ett klimatsmart transportmedel som dessutom minskar buller och bidrar till folkhälsa. Av denna anledning avsätter Liberalerna 75 miljoner kronor årligen under anslaget 1:1 till en nationell satsning på utveckling av cykelinfrastruktur. Vi satsar dessutom 10 miljoner kronor på ett nationellt kunskapscenter för cykling under ett nytt anslag: 1:16 *Nationellt cykelkansli* som kommer att bistå kommuner och regioner i planering och utformning av strategier för cykling. Vidare öppnar vi även upp för möjligheten att använda intäkterna från trängselskatten som tas ut i Stockholm och Göteborg till medfinansiering av cykelinfrastruktur. Vi avvisar dock regeringens förslag till utökad stadsmiljöavtal eftersom vi anser att satsningen riskerar att komma enstaka kommuner till del snarare än samtliga. Det är även oroande att det inte framgår av förslaget hur anslaget ska fördelas och att det saknas precisering när det gäller satsningar på cykling.

Tåg är viktiga både för regionala och nationella resor, men har i stigande grad karakteriserats av bristande punktlighet, störningar och haverier på spår, signaler och luftledning. Liberalerna vill rusta upp och bygga ut järnvägen. Vi anser att ett robust järnvägssystem är en förutsättning för en väl fungerande arbetsmarknad och att det är en avgörande investering för klimat och miljö. I enlighet med regeringens förslag ser vi att det krävs ökade resurser till att öka konkurrenskraften för järnvägen gentemot andra transportalternativ, och vi välkomnar därför närtidssatsningen på 200 miljoner kronor 2017. Dock avslår vi delar av regeringens framtida utgiftsökning på 3,7 miljarder kronor 2019 respektive 5 miljarder kronor 2020 under anslaget 1:1, då vi anser att en satsning av denna storlek bör fördelas mer jämnt och långsiktigt över tid. Vi föreslår i stället en hållbar satsning till utveckling och vidmakthållande av statens transportinfrastruktur samt bredbandsutbyggnad i glesbygd, som från 2018 uppgår till 2,1 miljarder kronor årligen. Jag vill framhålla att det finns tveksamheter i flera länder kring takten i implementeringen på grund av tekniska, ekonomiska och övriga driftsfrågor som måste lösas inför ett fortsatt införande av ERTMS. Mot denna bakgrund anser jag att det finns goda skäl att pausa införandet av ERTMS. Genom att skjuta på införandet av ERTMS skapar vi utrymme för ett ökat järnvägsunderhåll. Vi vill också framhålla att vi genom att införa en dubbdäcksavgift vars intäkter ska gå till regionerna möjliggör omfattande satsningar på lokala förbättringsåtgärder och underhåll av vägnätet.

Bostadsbyggandet kan öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande. Därför behövs en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Trafikverket spelar en stor roll för hur samplanering kan utvecklas och bör därmed få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder. Trafikverket bör ges ett tydligt uppdrag kring verkets roll i att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. För arbetet med att öka samplanering avsätter Liberalerna 2 miljoner kronor årligen till Trafikverket under anslaget 1:3 från 2017.

Bredband skapar digital infrastruktur som möjliggör tillväxt över hela landet. Liberalerna vill fortsätta verka för bättre it-kapacitet såväl i städer som i glesbygd. Vi vill också verka för en europeisk digital agenda.

Möjligheten att utveckla tjänster påverkas negativt i offentlig sektor genom de regelverk som finns. Införandet av agila kontrakt inom offentlig sektor skulle innebära att digitala lösningar kan utvecklas mer kostnadseffektivt och även att slutprodukterna blir bättre för användarna. Vi föreslår därför att staten tar fram standardkontrakt som myndigheter och kommuner kan använda samt informationsinsatser. Det behövs även en kompetensförstärkning för att kunna utveckla innehåll i digitala lösningar. För detta syfte anslår Liberalerna 5 miljoner kronor för 2017 under anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse*.

Vi ser även att allt fler välfärdstjänster utvecklas utifrån digitala möjligheter. Delvis för att hantera privatekonomin och arbete men även för att ta del av framtidens sjukvård och omsorg. När tjänster flyttar in i framtidens tekniklösningar måste även invånare oavsett geografisk position, ålder eller kulturell bakgrund ges möjlighet att kliva på detta digitala tåg. Vi liberaler föreslår därför, utöver de 100 miljoner kronorna till bredbandsutbyggnad som specificerats ovan, ökade utbildningsinsatser för att stärka äldres delaktighet i it-samhället. Satsningen beräknas uppgå till 15 miljoner kronor årligen mellan 2017 och 2020.

Liberalerna föreslår också att pris- och löneomräkningen för åren 2017–2019 justeras ned med 20 procent årligen. På detta utgiftsområde påverkas för 2017 anslagen 1:3 och 1:12.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2017 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 15 Liberalernas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 107 726	-675 000
1:3	Trafikverket	1 305 021	-1 622

1:12	Transportstyrelsen	2 086 091	-5 051
1:16	Nationellt cykelkansli (nytt anslag)		+10 000
2:1	Post- och telestyrelsen	28 516	+15 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	75 265	+5 000
Summa			-651 673

4. Anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (KD)

Magnus Oscarsson (KD) anför:

För ökad gemenskap och framtidstro vill vi ha en politik som skapar förutsättningar för människor att bygga goda relationer och känna trygghet och som gör det lättare 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 mellanmänniska relationer. Genom en välfungerande ekonomisk politik kan vi också satsa resurser på offentlig välfärd, lägre skatt för arbetande föräldrar, lägre skatt för arbetande seniorer och lägre skatt på pensionsinkomster. Och med genomtänkta reformer på arbetsmarknaden och i skattepolitiken kan vi förbättra människors möjlighet att lämna arbetslöshet och utanförskap.

Nya jobb skapas inte av politiska lösningar ovanifrån; 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. Välfärden måste utvecklas genom fortsatt valfrihet, tydligt kvalitetsarbete och effektivt användande av resurser.

Riksdagen beslutade den 23 november 2016 om ramarna för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten för 2017 i enlighet med regeringens budgetproposition. Det innebär att det fastställdes andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena än dem som vi i Kristdemokraterna föreslog; för utgiftsområde 22 Kommunikationer fastställdes således utgiftsramen till 55 115 miljoner kronor. Vi står givetvis bakom det förslag till ekonomiska ramar som redovisas i vår partimotion 2016/17:3320 av Andreas Carlson m.fl. (KD) men eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den vi önskat, avstår vi nu från att delta i beslutet om fördelning av anslag inom utgiftsområde 22.

Goda 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 transporterarna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår från att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart samt snabba tele- och data-kommunikationer är därför en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling.

Sverige är ett litet och exportberoende land. Ett starkt och konkurrenskraftigt näringsliv är beroende av en fungerande och välutvecklad infrastruktur. Vi vill därför satsa mer på drift och underhåll av järnvägen och på nyinvesteringar. Vi vill också möjliggöra för tyngre och längre godståg att trafikera järnvägen. Det skulle leda till miljövänligare, säkrare och effektivare godstransporter och bidra till att stärka bl.a. skogsnäringens konkurrenskraft. Järnvägen behöver underhållas, moderniseras och byggas ut för att matcha dagens trafik. Vi satsar 1,24 miljarder kronor per år under perioden 2016–2018 och ökar satsningen åren därefter till 3,7 miljarder 2019 och 5 miljarder 2020.

Kristdemokraterna vill också öka investeringarna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden. Detta är en viktig åtgärd för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo och leva i hela landet. Vi föreslår därför att resurserna till väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden ökar med 50 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020.

Kristdemokraterna har tillsammans med övriga allianspartier i regering genomfört kraftigt ökade anslag till långsiktiga infrastrukturåtgärder. Den 1 juli 2014 tog alliansregeringen också initiativet till det s.k. Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen. Detta projekt innehåller ett antal angelägna åtgärder. Kristdemokraterna anser att dessa infrastrukturinvesteringar är viktiga och nödvändiga för att Sverige även i fortsättningen ska kunna tillhandahålla goda förutsättningar för kommunikationer och transporter.

Den största utmaningen när det gäller att bryta Sveriges beroende av fossila bränslen är transportsektorn. Kristdemokraterna och övriga allianspartier genomförde under sin tid i regeringsställning en lång rad insatser för ett fossilfritt Sverige. Kristdemokraterna vill fortsätta arbetet med att stärka svensk miljö- och klimatpolitik. Vi kristdemokrater har drivit frågan om att införa ett bonus–malus-system, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid får en bonus vid inköpstillfället, medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får högre skatt. Vi vill införa ett sådant system från och med den 1 januari 2017. Det stora hindret för en ökad andel elbilar i dag är osäkerheten som följer med den hittills dåligt utbyggda infrastrukturen. Vi vill därför också satsa 125 miljoner kronor mer per år under perioden 2017–2020 på utbyggd laddinfrastruktur. Vi anser också att Sverige bör ta fram en heltäckande strategi för elbilar för att på ett bättre sätt arbeta mot målet om en fossilfri fordonsflotta 2030.

Stockholm är i dag en av de få huvudstäder i Europa som saknar eller inte har påbörjat ett bygge av en ringled runt huvudstaden. Samtidigt är Stockholm också den snabbast växande staden i Sverige, vilket kräver en infrastruktur som kan möta detta. 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.

Kristdemokraterna anser att olika trafikslag inte ska ställas mot varandra utan vi behöver fungerande biltrafik, kollektivtrafik, flyg och tåg. Det är viktigt att satsningar görs på kollektivtrafik där det är möjligt, men vi måste även ta ansvar för och möjliggöra för alla typer av transporter så att människor kan bo i hela landet och inte bara inom Stockholms tullar.

Bilen är för många en förutsättning för att kunna bo och arbeta där man vill. Bilen är ett redskap för frihet. Kristdemokraternas transportpolitik syftar till att skapa incitament för människor att välja mer miljövänliga alternativ, inte som regeringen att bestraffa människor som inte har tillgång till kollektivtrafik inom rimligt avstånd.

Cykeln fyller en viktig samhällsfunktion. Det är positivt att cykeln som transportmedel ökar eftersom det medför goda effekter för både folkhälsan, miljön och trängseln i städerna. Vi är dock bekymrade över att trafiksäkerheten för cyklister inte är tillräcklig. Strategin för säkrare cykling som har utarbetats av Trafikverket och berörda aktörer är viktig i arbetet för att öka trafiksäkerheten för cyklisterna. Vi kristdemokrater vill därför satsa 50 miljoner kronor mer än regeringen per år 2017–2018 och 100 miljoner kronor mer än regeringen per år 2019–2020 för en ökad och säker cykling.

Utmaningarna för svensk sjöfart är stora. Vi anser att svensk sjöfart ska ges goda villkor och konkurrenskraftiga skatter. Vi vill därför införa en garanti för att företag bara ska behöva lämna uppgifter till myndigheter på ett ställe (s.k. En dörr in). Vi föreslår därför att 20 miljoner kronor per år anvisas för detta under perioden 2017–2020.

Tillgång till bredband med hög hastighet är en förutsättning för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans. Alliansregeringen gjorde stora satsningar på bredband inom ramen för landsbygdsprogrammet, och arbetet med att förbättra bredbandstäckningen måste fortsätta, framför allt i glesbygd och på landsbygd. Målet är att minst 90 procent av alla hushåll och företag i Sverige ska ha tillgång till bredband om minst 100 megabit per sekund år 2020. Därför satsar Kristdemokraterna 50 miljoner kronor per år mer än regeringen 2017–2020 på bredbandsutbyggnad.

Vi bedömer också att det finns utrymme för en justering av anslagen till de myndigheter som tillämpar pris- och löneomräkning (PLO) beräknat till en minskning med 30 procent av PLO-uppräknings för 2017–2020.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2017 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 16 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag 2017 inom utgiftsområde 22

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 107 726	-464 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 556 141	-75 000
1:3 Trafikverket	1 305 021	-5 434
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 174	-210
2:1 Post- och telestyrelsen	28 516	- 128
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	75 265	- 29
3:1 Cykelsatsning (nytt anslag)		+50 000
3:2 Laddinfrastruktur (nytt anslag)		+125 000
3:3 Bonus-malus (nytt anslag)		+680 000
3:4 Bredband (nytt anslag)		+50 000
Summa		+352 458

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2016/17:1 Budgetpropositionen för 2017 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2017 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 800 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2017 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
4. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2017–2020 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.16).
5. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2017 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2017–2020 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.17).
8. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2017 (avsnitt 4.6.1).
9. Riksdagen anvisar för budgetåret 2017 ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1 i propositionen.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2017 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som anges i tabell 1.2 i propositionen.

Motioner från allmänna motionstiden 2016/17

2016/17:818 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att utreda för- och nackdelar med en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2224 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2016/17:2225 av Johan Nissinen m.fl. (SD):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om infrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2497 av Mikael Oscarsson m.fl. (KD):

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att, i enlighet med utredningen Maritim samverkan, överföra huvudmannskapet för sjö- och flygräddningen från Sjöfartsverket till Kustbevakningen och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2529 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2017 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa 5 miljoner kronor årligen på att tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:2531 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta ett transportpolitiskt råd med syfte att granska och utvärdera investeringar i transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3119 av Anders Åkesson m.fl. (C):

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

2016/17:3373 av Nina Lundström (L):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsningar på cykling ska tydliggöras i budgetanslagen i likhet med övriga transportslag och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3374 av Nina Lundström (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om satsningar på cykling och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av ökad transparens i förslag som rör satsningar på infrastruktur samt underhåll och bättre uppföljning och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om samplanering av infrastruktur och bostäder och tillkännager detta för regeringen.
- 18.1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bredband och it och tillkännager detta för regeringen.

*Förslaget behandlas i den del som avser satsningen på anslaget 2:6
Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.*

2016/17:3391 av Robert Halef m.fl. (KD):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka resurserna för cykelfrämjande åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om investeringar till kollektivtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.

40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta satsningen på bredbandskoordinatorer och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3399 av Penilla Gunther m.fl. (KD):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för kollektiv- och närtrafik på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att resurserna till upprustning och underhåll av väg och mindre järnvägsspår på landsbygden bör ökas och tillkännager detta för regeringen.

2016/17:3437 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C):

Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2016/17:3458 av Nina Lundström m.fl. (L):

Riksdagen anvisar anslagen för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

BILAGA 2

Regeringens och oppositionens anslagsförslag

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen				
		M	SD	C	L	KD
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	24 107 726	-520 000	-1 130 000	-959 000	-675 000	-464 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 556 141	+100 000	+2 000 000	+125 000		-75 000
1:3 Trafikverket	1 305 021		+3 000	-5 434	-1 622	-5 434
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308		+277 000			
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284					
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	82 513					
1:7 Trafikavtal	900 000					
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757					
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48 174	-2 500	+700	-1 210		-210
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000					
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 448 531					
1:12 Transportstyrelsen	2 086 091		+6 000	-9 255	-5 051	-7 576
1:13 Trafikanalys	65 483	-2 500	+1 000	-165		-165
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 027 434					
1:15 Sjöfartsstöd	1 632 000					
2:1 Post- och telestyrelsen	28 516			-128	+15 000	-128
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278					
2:3 Grundläggande betaltjänster	33 537					
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	22 844			-10 000		
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126 014					

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen				
		M	SD	C	L	KD
2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse Nya anslag	75 265			-22 473	+5 000	-29
99:1 Transportpolitiskt råd		+5 000				
99:2 Marknadspott			+1 000 000			
99:3 Cykelkansli					+10 000	
99:4 Cykelsatsning						+50 000
99:5 Laddinfrastruktur						+125 000
99:6 Bonus–Malus						+680 000
99:7 Bredband						+50 000
Summa för utgiftsområdet	55 114 917	-420 000	+2 157 700	-882 665	-651 673	+352 458

BILAGA 3

Utskottets anslagsförslag

Förslag till beslut om anslag för 2017 inom
utgiftsområde 22 Kommunikationer*Tusental kronor*

Ramanslag	Avvikelse från Utskottets förslag regeringen	
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	±0	24 107 726
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	±0	21 556 141
1:3 Trafikverket	±0	1 305 021
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	±0	188 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	±0	62 284
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	±0	82 513
1:7 Trafikavtal	±0	900 000
1:8 Viss internationell verksamhet	±0	28 757
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	±0	48 174
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	150 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	±0	1 448 531
1:12 Transportstyrelsen	±0	2 086 091
1:13 Trafikanalys	±0	65 483
1:14 Trängselskatt i Göteborg	±0	1 027 434
1:15 Sjöfartsstöd	±0	1 632 000
2:1 Post- och telestyrelsen	±0	28 516
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	±0	140 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	±0	33 537
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	±0	22 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	±0	126 014
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	±0	75 265
Summa för utgiftsområdet	±0	55 114 917

BILAGA 4

Reservanternas anslagsförslag

Reservation 2, punkt 2 (C)

Förslag till beslut om anslag för 2017 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Avvikelse från regeringen	Reservanternas förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	-959 000	23 148 726
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	+125 000	21 681 141
1:3 Trafikverket	- 5434	1 299 587
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål		188 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	±0	62 284
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	±0	82 513
1:7 Trafikavtal	±0	900 000
1:8 Viss internationell verksamhet	±0	28 757
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	-1 210	46 964
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	150 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	±0	1 448 531
1:12 Transportstyrelsen	-9 255	2 076 836
1:13 Trafikanalys	-165	65 318
1:14 Trängselskatt i Göteborg	±0	1 027 434
1:15 Sjöfartsstöd	±0	1 632 000
2:1 Post- och telestyrelsen	-128	28 338
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	±0	140 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	±0	33 537
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	-10 000	12 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	±0	126 014
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	-22 473	52 792
Summa för utgiftsområdet	-882 665	54 232 252

BILAGA 5

Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2017.

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 Lars Eriksson vid utvärderings- och forskningssekreteriatet och Cecilia Forsberg vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i november 2016

Lars Mejern Larsson (S), ordförande

Erik Ottoson (M)

Jimmy Ståhl (SD)

Karin Svensson Smith (MP)

Anders Åkesson (C)

Emma Wallrup (V)

Lars Tysklind (L)

Robert Halef (KD)

INNEHÅLL:

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	8
1.1 BAKGRUND	8
1.1.1 Utskottets löpande uppföljning	8
1.1.2 Utskottets fördjupade uppföljningar	9
1.1.3 Utskottets arbete med forsknings- och framtidsfrågor	10
1.2 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING	11
2. UTVECKLINGSARBETET MED MÅL OCH RESULTATSTYRNING	11
2.1 RIKSDAGENS BESLUT OM EN REFORMERAD BUDGETLAG	11
2.2 UPPFÖLJNINGSGRUPPENS IAKTTAGELSER OCH BEDÖMNINGAR	12
3 MÅL, STRUKTUR OCH RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22	13
3.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG	13
3.2 TRANSPORTPOLITIKEN	14
3.2.1 Budget och skatteutgifter	15
3.2.2 Mål och preciseringar	16
3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur	17
3.2.4 Redovisade resultat	19
3.2.5 Utskottets tidigare ställningstaganden	28
3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar	29
3.3 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET	32
3.3.1 Budget och anslag	32
3.3.2 Mål	32
3.3.3 Resultatredovisningens struktur och indikatorer	33
3.3.4 Redovisade resultat	34
3.3.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar	39

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 flera år uppmärksammat 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, liksom tidigare år, en fördjupad och 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 regeringen tillgodosett i årets resultatredovisning.

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 se 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 arbetet med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen fortgår och att Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och samarbetar i frågan. Sedan flera år för trafikutskottet och Näringsdepartementet en dialog på tjänstemannanivå i syfte att förbättra resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde. 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. Flera av de synpunkter som uppföljningsgruppen framförde i

förra årets rapport har regeringen tillgodosett i resultatredovisningen i årets budgetproposition.

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

Transportpolitiken

Övergripande mål

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition redovisar en analys och en bedömning av utvecklingen när det gäller det övergripande transportpolitiska målet. Utskottet har tidigare påpekat vikten av att det övergripande målet analyseras och bedöms i ett sammanhang. Det underlättar för gruppen och trafikutskottet att bedöma måluppfyllelsen och riktningen i det transportpolitiska arbetet. I årets redovisning finns i avsnittet Analys och slutsatser en sådan samlad bedömning. Samtidigt finns en redovisning i avsnittet Resultat. Uppföljningsgruppen välkomnar samlade bedömningar av utvecklingen mot det övergripande målet, men önskar att tyngdpunkten finns i analysdelen. En motsvarande samlad bedömning i fråga om funktions- och hänsynsmålen är också önskvärd. Trafikanalys använder i sin uppföljningsrapport 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.

Resultatredovisningens struktur

Regeringen har i årets redovisning generellt minskat omfattningen av såväl resultat- som analysdelen. Uppföljningsgruppen ser positivt på ambitionen att ge en så koncentrerad och koncis redovisning som möjligt men är samtidigt medveten om risken att viss väsentlig information därmed kan gå förlorad. Uppföljningsgruppen bedömer att överväganden när det gäller strukturen och omfattningen av redovisningen i olika avsnitt i fortsättningen skulle kunna göras i utvecklingsarbetet mellan Regeringskansliet och Riksdagsförvaltningen.

Indikatorer

Uppföljningsgruppen ser positivt på att regeringen i årets budgetproposition använder indikatorer 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 att flera transportmyndigheter arbetar med att utveckla resultatindikatorer 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 man så långt möjligt redovisar tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att man använder samma indikatorer under en längre tid.

Tillståndet i transportsystemen

Liksom i förra årets uppföljning av resultatredovisningen vill uppföljningsgruppen framhålla betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet påtalade i sitt budgetbetänkande 2015 att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område kunde lämnas i kommande budgetpropositioner. Regeringens redovisning är i år betydligt mer koncentrerad, och det gäller även redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Uppföljningsgruppen är medveten om frågans komplexitet men ser gärna att regeringen i sin redovisning lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat som statens insatser fått.

Kollektivtrafik

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen bedömer att vid en sammanvägning av förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel kan man se en förbättring sedan åren innan.

Uppföljningsgruppen konstaterar att de iakttagelser och bedömningar av kollektivtrafiken som utskottet gjorde i utskottets uppföljningsrapport inte kommenterats i årets resultatredovisning. Rapporten visade bl.a. att det finns en rad problem på flera områden såväl för resenärer som för andra aktörer inom kollektivtrafiken. Uppföljningsgruppen anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i rapporten – återkommer till riksdagen med en redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås.

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 och konstaterar att arbetet för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken har ökat takten under 2015. Enligt regeringen har fysiska åtgärder utförts vid järnvägsstationer och busshållplatser i en så hög utsträckning att halvtidsmålet fram till 2021 har uppnåtts. Uppföljningsgruppen noterar samtidigt regeringens bedömning att mycket arbete för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning kvarstår.

Uppföljningsgruppen konstaterar vidare att de ställningstaganden om tillgänglighet som utskottet gjorde i sitt budgetbetänkande för tre år sedan, med anledning av utskottets rapport Hela resan hela året!, inte kommenterats vare sig i årets eller tidigare års resultatredovisningar. Uppföljningsgruppen anser att det är 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.

Utsläpp av växthusgaser

Uppföljningsgruppen noterar regeringens redovisning att trenden med sjunkande utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har avstannat enligt de preliminära utsläppsberäkningarna för 2015.

Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera frågan om redovisning av utsläpp från internationell trafik och deras konsekvenser. Trafikutskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser.

Uppföljningsgruppen konstaterar att Trafikanalys redovisar utsläpp från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige och att dessa ligger över 1990 års utsläppsnivå. Gruppen menar att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

Politiken för informationssamhället

I resultatredovisningen anføres 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. Gruppen ser positivt på att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området.

Uppföljningsgruppen välkomnar vidareutvecklingen av indikatorer inom politikområdet. De nya indikatorerna ger ett bättre underlag för analys och bedömning av läget i arbetet för att nå 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.

De samhällsutmaningar som det offentliga Sverige möter kräver att digitaliseringens möjligheter tas till vara på bästa sätt. Uppföljningsgruppen noterar regeringens bedömning att det krävs en effektivare styrning, ökad digital mognad, innovativa digitala lösningar och en stabil bas i form av digital infrastruktur. Vidare bedömer regeringen att det krävs gemensamma tjänster som utgår från individens behov och ger hög användning och därmed stor samhällsnytta. Gruppen

ser med oro på utvecklingen att den offentliga sektorn tappar fart när det gäller att ta till vara digitaliseringens möjligheter.

Uppföljningsgruppen noterar regeringens bedömning att det är viktigt att postoperatörerna och Post- och telestyrelsen (PTS) fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden. Med anledning av den ökning av klagomål på postutdelningen som redovisas för 2015 anser uppföljningsgruppen att det är angeläget att regeringens kommande redovisning noggrant redovisar resultat och hur de gynnar en god kvalitet för posttjänsten i hela landet.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

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

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

Riksdagen har beslutat om riktlinjer för behandlingen av regeringens resultatredovisning.³ Av riktlinjerna framgår bl.a. att riksdagen är en central länk i styrkedjan, både när det gäller ekonomisk styrning och regelstyrning. För att styrningen ska fungera måste riksdagen få information om resultaten. Det kan t.ex. handla om att resurser har fördelats enligt de politiska prioriteringarna, 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 vara framåtblickande 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 uppföljning 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

¹ Budgetlagen (2011:203).

² 4 kap. 8 § regeringsformen.

³ FörS. 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 se 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 åstadkommit 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, där gruppens promemoria ingick som bilaga 4.⁴

1.1.2 Utskottets fördjupade uppföljningar

Trafikutskottet har på senare år utsett ledamottssammansatta uppföljningsgrupper som genomfört fördjupade uppföljningar i några frågor.

Pumplagen

I mars 2010 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten Pumplagen⁵ som redovisade iakttagelser och slutsatser om konsekvenser av införandet av pumplagen.⁶

Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg

I mars 2012 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg⁷ där gruppen bl.a. gör bedömningar om en effektivare tillsyn och tydligare styrning och samordning. Under 2015 har flera viktiga lagändringar gjorts i frågor som syftar till att bidra till en bättre regelefterlevnad.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

I november 2013 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten Hela resan hela året!⁸ till utskottet. Rapporten är en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Sjöfartsnäringens konkurrenskraft

I mars 2015 överlämnade uppföljningsgruppen sin rapport Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft⁹ till utskottet. Gruppen har studerat vilken effekt svensk

⁴ Bet. 2015/16:TU1.

⁵ 2009/10:RFR7.

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

⁷ 2011/12:RFR8.

⁸ 2013/14:RFR5.

⁹ 2014/15:RFR9.

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 ha rimliga konkurrensvillkor.

Kollektivtrafiklagen – en uppföljning

I april 2016 överlämnade uppföljningsgruppen sin rapport Kollektivtrafiklagen – en uppföljning¹⁰. Utgångspunkter för uppföljningen har varit den nya kollektivtrafiklag som trädde i kraft den 1 januari 2012. Viktiga aspekter i uppföljningen har varit resenärens rättigheter, kollektivtrafikföretagens marknadsstillträde och de regionala och centrala myndigheternas agerande.

Uppföljningen visar bl.a. att det finns en rad problem på flera områden såväl för resenärer som för andra aktörer inom kollektivtrafiken. Att man öppnat marknaden för den regionala kollektivtrafiken har fått ett mycket begränsat genomslag när det gäller ny kommersiell trafik. Förutsättningarna för den kommersiella interregionala persontrafiken på järnväg är inte tillfredsställande, och utvecklingen på senare år följer inte de övergripande intentioner som fanns när lagen beslutades.

1.1.3 Utskottets arbete med forsknings- och framtidsfrågor

Trafikutskottet har på senare år även utsett ledamotssammansatta grupper för forsknings- och framtidsfrågor som tagit fram flera studier.

Framtidens flyg

År 2014 tog trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor fram en studie om framtidens flyg, som behandlar flygets nuvarande och framtida påverkan på miljön och klimatet samt förutsättningarna för ett framtida hållbart flyg.¹¹ I rapporten diskuteras bl.a. forskning och utveckling när det gäller flygplanskonstruktion, flygmotorer, flygbränsle och flygtrafikledning.

Samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn

I februari 2015 presenterades trafikutskottets rapport Hållbara analyser? – om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskilt fokus på hållbar utveckling.¹² 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.

¹⁰ 2015/16:RFR14.

¹¹ Framtidens flyg (2013/14:RFR16).

¹² 2014/15:RFR2.

It-infrastrukturen – i dag och i framtiden

Under 2016 har utskottets forskningsgrupp arbetat med en studie av it-infrastrukturen. Med it-infrastruktur menas den infrastruktur som möjliggör internetuppkoppling och mobiltelefoni. I fokus har varit både infrastrukturens kapacitet (hur många som kan använda mobiltelefoni och bredband och med vilken kvalitet) och robusthet (systemets driftssäkerhet eller känslighet för störningar). Forskningsgruppen har även studerat hur den framtida utvecklingen av mobiltelefoni och internet förväntas se ut, liksom de framtida behoven av it-infrastruktur samt konsekvenser av olika nivåer av it-infrastruktur.

1.2 Omfattning, syfte och inriktning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2017. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag inför trafikutskottets behandling av propositionen och att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde.

En utgångspunkt för arbetet har varit att det ska vara möjligt för utskottet att se 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 2016 har, liksom tidigare år, inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2017.

2. Utvecklingsarbetet med mål och resultatstyrning

2.1 Riksdagens beslut om en reformerad budgetlag

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har antagit. Redovisningen ska vara anpassad till utgiftsområdena. Formerna för denna resultatredovisning har varit och är föremål för utvecklingsarbete, inom både riksdagen och regeringen. Utvecklingsarbetets syfte är att ge riksdagen och regeringen bättre underlag för prioriteringsdiskussioner och göra det lättare att bedöma värdet av insatta resurser i förhållande till politiskt beslutade mål. Inom riksdagen har utvecklingen av mål- och resultat-

styrningen bl.a. behandlats av Riksdagskommittén och varit föremål för insatser inom olika utskott.

Regeringen har i årets budgetproposition 2017 (del 1) informerat riksdagen om det arbete som regeringen drivit i syfte att utveckla den ekonomiska styrningen i staten, dvs. resultatstyrning och finansiell styrning samt intern styrning och kontroll. Den ekonomiska styrningen syftar till att understödja såväl en effektiv fördelning av medel inom den statliga budgetprocessen som uppfyllandet av de budgetpolitiska målen. Utvecklingen av den ekonomiska styrningen ska bedrivas med utgångspunkt i regeringens behov av att styra olika verksamheter för att genomföra politiken och nå de beslutade målen för dessa samt regeringens och riksdagens behov av att följa upp genomförandet och måloppefyllelsen.

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 förhållanden till dessa mål. Den andra delen, den finansiella styrningen, ska säkerställa att det finns tydliga regler för redovisningen och användningen av statens medel samt bidra till en effektiv resursanvändning. Därtill är en väl fungerande intern styrning och kontroll hos myndigheterna en förutsättning för genomförandet av regeringens politik och för att hela styr- och ansvarskedjan ska fungera väl.

Regeringskansliet arbetar med att se över resultatanalyser och redovisning av budgetförslag för att i ökad utsträckning integrera jämställdhetsperspektivet och synliggöra konsekvenserna för jämställdheten i resultattexter och i politikens inriktning.

Regeringskansliet och Riksdagsförvaltningen har samarbetat och utbytt erfarenheter i syfte att utveckla resultatredovisningen till riksdagen i budgetpropositionen. Ambitionen har varit att skapa en tydligare uppföljning och analys av måloppefyllelsen som grund för de politiska prioriteringarna och budgetförslaget.

2.2 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Trafikutskottet har tidigare framhållit att en tydlig och klar resultatredovisning bidrar till ökad förståelse för hur statliga anslagsmedel används och vilka resultat detta får. Utskottet har även 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 vidare 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 omvärldsföränd-

ringar. Utskottet har också pekat på att det är önskvärt att man så långt möjligt redovisar tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer.

Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att flera av de synpunkter som gruppen framförde i förra årets rapport har tillgodosetts i resultatredovisningen i årets budgetproposition. Uppföljningsgruppen ser samtidigt ett behov av fler resultatindikatorer på vissa områden för att få en än mer allsidig resultatredovisning. Gruppen ser positivt på att regeringen fortsätter att bereda frågan om indikatorer och att flera myndigheter arbetar med att utveckla sådana.

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

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 55,1 miljarder kronor anvisas till utgiftsområdet för 2017, varav 54,7 miljarder kronor till transportpolitiken och 0,4 miljarder kronor till politiken för informationssamhället. Jämfört med budgeten för 2016 (53,7 miljarder kronor) innebär årets budgetförslag en ökning med 1,4 miljarder kronor.

För 2018 beräknas anslagsnivån till 55,6 miljarder kronor, för 2019 till 58,4 miljarder kronor och för 2020 till 60,1 miljarder kronor.

Den successiva ökningen av anslagsmedel har sitt ursprung i aviserade infrastruktursatsningar¹³ samt ytterligare 2 miljarder kronor 2015–2018 i medfinansiering till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer¹⁴. I budgetpropositionen för 2016 anslog regeringen ytterligare 1,2 miljarder kronor per år till drift och underhåll av järnvägen 2016–2018, därtill 400 miljoner kronor till underhåll av järnväg på landsbygden 2016–2019, 400 miljoner kronor till vägunderhåll på

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

¹⁴ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

landsbygden 2016–2019, totalt 100 miljoner kronor till åtgärder som främjar cykelåkning 2016–2017 samt slutligen 850 miljoner kronor till åtgärder som främjar kollektivtrafik på landsbygden 2016–2019.¹⁵

Utöver dessa satsningar föreslår regeringen i denna proposition en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapacitet och robusthet samt en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018. Satsningen utvidgas även till att omfatta insatser för ökat cyklande.

Regeringen har beräknat en höjning av anslagen för utveckling och vidmakthållande med totalt 3,7 miljarder kronor 2019 och med 5 miljarder kronor 2020.

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.

¹⁵ Prop. 2016/15:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98.

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

	Budget 2016	Prognos 2016	Förslag 2017
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 507	21 631	24 108
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 473	21 079	21 556
1:3 Trafikverket	1 297	1 282	1 305
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388	388	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162	162	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	83	82	83
1:7 Trafikavtal	831	819	900
1:8 Viss internationell verksamhet	26	25	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48	48	48
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	349	532	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 389	1 297	1 449
1:12 Transportstyrelsen	2 043	2 004	2 086
1:13 Trafikanalys	67	68	65
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 011	1 119	1 027
1:15 Sjöfartsstöd	1 604	1 604	1 632
Transportpolitik totalt	53 278	52 140	54 688

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 inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget.

Tabell 2 Skatteutgifter inom transportpolitiken (miljoner kronor)

	Prognos 2016	Prognos 2017
Personbefordran	7 430	7 640
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 200	8 540
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	190	200
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	6 740	7 740
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 280	1 340
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	30	30
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes luftfart	850	890
Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Totalt för transportpolitik	24 740	26 400

3.2.2 Mål och preciseringar

Övergripande mål

Riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för transportpolitiken.¹⁶

Det övergripande 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* – tillgänglighet – och ett *hänsynsmål* – säkerhet, miljö och hälsa. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga och har konkretiserats i form av ett antal preciseringar.

Funktionsmålet – tillgänglighet

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

Funktionsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sve- rige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

¹⁶ 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.

- 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.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

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 övriga miljö kvalitetsmål nås samt bidra till ökad hälsa.

Hänsynsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar 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 fossilberoende. Visionen är en fossilfri fordonsflotta. För att målsättningarna på klimatområdet ska nås och Sverige ska kunna ha en fossilfri fordonsflotta krävs kraftfulla insatser.
- 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:

Tillförlitlighet

- Andelen försenade persontåg respektive godståg som ankommer till slutstation.
- Inställda persontåg.

Kvalitet

- Vägnätets kvalitet.
- Resenärers upplevelser av kvalitet.

Tillgänglighet

- Regional och internationell tillgänglighet.
- Reslängd per färdsätt.
- Färdlängd i tusental kilometer.
- Trängsel i väg- och järnvägssystemet.

Indikatorer för hänsynsmålet

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

Trafiksäkerhet

- Omkomna och allvarligt skadade inom de olika trafikslagen.
- Omkomna 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 investeringar, drift och underhåll samt regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden.

I årets proposition är avsnittet med regeringens analys och slutsatser av resultaten (avsnitt 3.4.4) mer koncentrerat och kortfattat än förra året. Man presenterar en analys av resultaten i förhållande till det övergripande transportpolitiska målet och trafikens samhällsekonomiska kostnader. Som tidigare år redovisas en sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen för funktions- och hänsynsmålen i en översiktlig matris. Även här är analysen mer koncentrerad och kortfattad jämfört med föregående år.

Avslutningsvis redovisas investeringar, drift och underhåll och uppgifter om resultat för affärsverken. 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 2016.¹⁷ Uppföljningsgruppens arbete har främst inriktats på den samlade målbedömning som görs i propositionens avsnitt 3.4.4 Analys och slutsatser.

Det övergripande målet

Regeringens bedömning av utvecklingen är att det inte har skett någon större förändring jämfört med tidigare år när det gäller att närma sig det övergripande målet. Generellt sett bedömer man att transporterna bär sina samhällsekonomiska kostnader i en ökad utsträckning jämfört med föregående år. Tillgängligheten har förbättrats något i regioner och kommuner som redan har en relativt god tillgänglighet men minskat något i mer glest befolkade regioner.

Regeringens bedömning är att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var oförändrade under 2015 och kan förklaras med ökade trafikvolym. Andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter dock att öka. Trafiksäkerheten utvecklas positivt för flera trafikslag, men frågan är om förbättringstakten är tillräcklig för att nå målen. Trots bullerskyddsåtgärder ökar antalet bullerutsatta människor. Landskapets ekologiska funktioner har fortsatt att försämrats bl.a. på grund av statlig infrastruktur.

Regeringens redovisning av det övergripande målet är i årets budgetproposition betydligt mer koncentrerad jämfört med föregående år. Den presenteras dessutom både i analysavsnittet och resultatavsnittet.

Som tillägg anförs i Trafikanalys uppföljning att internaliseringsgraderna för de olika trafikslagen, d.v.s. till hur stor del de bär sina samhällsekonomiska kostnader, har ökat sedan de nya transportpolitiska målen antogs, men ännu kvarstår betydande icke-internaliserade kostnader. De flesta transportslag bär inte sina fulla samhällsekonomiska kostnader, vilket kan leda till en överkonsumtion av transporter. Vad gäller det långsiktiga målet anför Trafikanalys att även om vissa aspekter av transportsystemet utvecklats mot ett tillstånd närmare hållbarhet kan transportförsörjningen inte anses vara långsiktigt hållbar.

Ytterligare en komplettering är den analys och de bedömningar utifrån *funktions- och hänsynsmålen* som Trafikanalys gör. Enligt Trafikanalys har tillgängligheten

¹⁷ Trafikanalys, 2016. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2016.

inte förbättrats på ett avgörande sätt sedan målen antogs. I ett internationellt perspektiv står sig Sveriges transportsystem väl men utvecklas inte i nivå med flera jämförbara länder. Trafikanalys bedömer vidare att andelen förnybara drivmedel stadigt ökar, men takten i utsläppsminskningarna är ändå alltför långsamt för att det ska vara troligt att de föreslagna målen kommer att nås i tid. Inkluderas utsläppen från utrikes luftfart och sjöfart som startat i Sverige är utsläppen ännu över nivån för 1990. När det gäller övriga miljö kvalitetsmål och påverkan på hälsa har inga avgörande framsteg gjorts sedan de transportpolitiska målen antogs. Transportförsörjningen innebär fortsatta intrång i naturmiljön med barriäreffekter och vandringshinder som följd, och luftföroreningarna orsakar en förlust av friska levnadsår som kan jämföras med trafikolyckorna. Från och med 2015 förväntas dock kraftiga minskningar av sjöfartens svaveldioxidutsläpp.

Preciseringar av funktions- och hänsynsmålen

I propositionen redovisas en analys av och slutsatser om de preciseringar som gäller för funktionsmålet och hänsynsmålet. Resultaten presenteras samlade i en matris. Även denna redovisning är mer koncentrerad än föregående års redovisningar. I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser samt bedömningen av utvecklingstrenden sedan 2009 när de transportpolitiska målen fastställdes. Trendbedömningen visar om utvecklingen har varit positiv, negativ eller oförändrad i relation till målets preciseringar. I matrisen redovisas även de trendbedömningar som gjordes i de två senaste årens budgetpropositioner.

Tabell 3 Samlad målbedömning av funktionsmålet

Funktionsmålet preciseringar	Analys och slutsatser för 2015	Trendbedömning		
		2013	2014	2015
1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Tillförlitligheten i transportsystemet har utvecklats åt delvis olika håll för olika trafikslag, i storstad och på landsbygd, och när det gäller väg- och järnvägstrafik. Upplevelser av trygghet i trafiksystemen har förbättrats på några års sikt. Inga större förändringar av bekvämlighet har uppmätts under det senaste året, men sett över en längre period har vägkvaliteten förbättrats.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
2. Kvaliteten på näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Kvaliteten har inte förändrats på något avgörande sätt sedan målen antogs. Positiva inslag finns, t.ex. minskar totalstoppen i vägtrafiken och vägarnas bärighet förbättras. Godstågens punktlighet är ungefär densamma som under 2014.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
3. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Lokal och regional tillgänglighet har förbättrats något för befolkningen i storstadsregionerna samtidigt som den försämrats för glesbygdsbefolkningen.	Negativ	Oförändrad	Oförändrad

4. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Inom transportmyndigheterna har utvecklingen gått mot en jämn könsrepresentation inom ledande befattningar, men det är ännu stora skillnader i hur män och kvinnor använder transportsystemet.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
5. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har förbättrats och under 2015 ökade takten i arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer och hållplatser inom det s.k. prioriterade nätet.	Positiv	Positiv	Positiv
6. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Över tid har barns självständiga resande minskat, vilket delvis kan förklaras av att transportsystemet har bedömts vara för osäkert för barn att vistas i på egen hand.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
7. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	En sammanvägning av kollektivtrafik, gång och cykel pekar på förbättrade förutsättningar att välja dem.	Oförändrad	Oförändrad	Positiv

Kompletterande uppgifter

I det följande redovisas kompletterande uppgifter, huvudsakligen hämtade ur Trafikanalys uppföljning av målen¹⁸, 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 bedömningen att den regionala tågtrafikens utbud stadigt ökar. För vägtrafiken har antalet förseningstimmar från totalstopp minskat och inom tågtrafiken har tillförlitligheten försämrats något. Indikatorerna för bekvämlighet uppvisar också huvudsakligen skillnader mellan stad och landsbygd samt mellan trafikslagen, medan totalsiffrorna visar en marginell förbättring. När det gäller målet om medborgarnas trygghet har de fordonsrelaterade brotten fortsatt att minska.

2. Näringslivets transporter

Bedömningen är att tillståndet är oförändrat jämfört med 2009. Vissa positiva inslag finns, framför allt i vägtrafiken där totalstoppen minskar och vägnas bärighet förbättras. Både i ett nationellt och internationellt perspektiv upplevs dock transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år, främst järnvägstransporterna, något som på sikt riskerar att försvaga näringslivets konkurrenskraft. Bedömningen är samma som för föregående år.

¹⁸ Trafikanalys, 2016. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2016.

Trafikanalys redovisar hur kvaliteten i det svenska transportsystemet per trafikslag i bred mening står sig i förhållande till andra länder enligt det globala konkurrenskraftsindexet (GCI). Tendensen där är att det svenska infrastruktursystemets kvalitetsbetyg kontinuerligt sänkts de senaste åren. För vägar och järnvägar placerar sig Sverige kvalitetsmässigt inte bland de topppresterande länderna i världen, och situationen verkar ha förvärrats. Mellan 2010 och 2015 sjönk betyget för den svenska väginfrastrukturen med 0,3 enheter till 5,4 på en sjugradig skala. För järnvägen har indexvärdet sänkts från 5,4 till 4,2 mellan dessa år. Indexvärdena för övriga trafikslag har också försämrats över tid; både hamnarnas och flygets betyg minskade med 0,6 enheter till 5,6. Denna försämring har också inneburit att Sverige passerats av flera av grannländerna. Sveriges ranking har under perioden 2010–2015 försämrats med fem placeringar för väg till 23:e plats, med tolv placeringar för järnväg ner till plats 26, med fyra placeringar för hamnar till plats 13 och med tio placeringar för flyg till plats 22. Vid en jämförelse av Sveriges medelvärde med de andra ländernas vad gäller värderingarna av transportinfrastruktur så ligger Sverige konstant under medelvärdet.

3. Geografisk tillgänglighet

I propositionen görs bedömningen att lokal och regional tillgänglighet har förbättrats något för befolkningen i storstadsregionerna samtidigt som den försämrats för glesbygdsbefolkningen. Medborgarnas tillgång till olika typer av service har förbättrats sedan basåret men är oförändrat jämfört med senast föregående år. 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. Förändringen är marginell över tid. Antalet utrikes destinationer från svenska flygplatser har ökat något. Sammantaget har den geografiska tillgängligheten förbättrats något i de delar av landet där den redan är god, samtidigt som den försämrats i de delar där den är som allra sämst. Sammanfattningsvis bedömer regeringen att förändringarna för preciseringen är små. Bedömningen har inte förändrats jämfört med föregående år.

4. Ett jämställt samhälle

Enligt propositionen har utvecklingen inom transportmyndigheterna gått mot en jämn könsrepresentation inom ledande befattningar, men det är ännu stora skillnader i hur män och kvinnor använder transportsystemet. Trafikanalys redovisar att representationen av kvinnor i regionala kollektivtrafikmyndigheter däremot var under 40 procent, och det gäller även inom transportplanering på kommunal nivå. Det saknas fortfarande underlag när det gäller hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med medborgarna i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster, och den samlade bedömningen, som inte ändrats sedan föregående år, är därför att mycket lite skett sedan målen antogs.

5. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Regeringen och Trafikanalys gör bedömningen att utvecklingen för denna målprecisering går i positiv riktning, och under 2015 ökade takten i arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer och hållplatser inom det s.k. prioriterade nätet. Trafikanalys tillägger att andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Trafikanalys bedömer att arbetet går i en takt som gör att målen enligt den nationella planen kan nås.

År 2013 genomförde trafikutskottet en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.¹⁹ I rapporten konstaterar man 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 tidigare budgetpropositioner 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 är med bil. Vidare cyklar barn mindre i dag än vad de gjorde i mitten av 1990-talet. Utifrån barns faktiska resvanor har förutsättningarna för barn att använda transportsystemet självständigt minskat över tid. En tänkbar förklaring till detta är att barns resande i transportsystemet blivit säkrare, när exempelvis deras bilåkande ökat. Olycksstatistiken visar att antalet omkomna barn i vägtrafiken halverats de senaste tio åren.

Enligt Trafikanalys tycks föräldrarnas bedömningar av bl.a. trafiksäkerheten bidra till att fler av de yngre skolbarnen skjutsas i bil till skolan i stället för att gå, cykla eller åka med kollektiva färdmedel. Detta trots att ganska mycket gjorts för att förbättra just trafiksäkerheten på barns skolvägar. I övrigt tycks barns förutsättningar att använda transportsystemet vara en lågt prioriterad fråga hos transportmyndigheterna, och endast ett fåtal av de regionala trafikförsörjningsprogrammen berör frågor som gäller barns resande specifikt.

7. Kollektivtrafik, gång och cykel

Sammantaget bedömer regeringen att förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel har förbättrats sedan åren innan. Totalt 70 procent av resorna upp till 5 kilometer görs med kollektivtrafik, gång eller cykel. Enligt regeringen har det ökade kollektivtrafikutbudet betydelse för de förbättrade förutsättningarna att

¹⁹ Hela resan hela året!, 2013/14:RFR5.

välja kollektivtrafik. Totalt sett har även tillgängligheten till kollektivtrafik mellan regioner förbättrats. Investeringar i gång- och cykelvägar visar på variationer. Exempelvis har investeringsvolymen för om- och nybyggnad ökat mellan 2014 och 2015, medan utfallet i byggda kilometer har minskat.

En sammanvägning av de tre färdssätten pekar, enligt Trafikanalys, på förbättrade förutsättningar att välja dem. Utbudet av kollektivtrafik ökar kontinuerligt och väger tungt i den positiva bedömningen, trots att även priset har ökat de senaste åren. Ökade satsningar och ett intensifierat arbete med förutsättningarna att cykla har också observerats. Kunskapen om förutsättningarna att färdas till fots är låg, eftersom gångtrafiken planeras tillsammans med cykel- och välgårdar, men utifrån det kunskapsunderlag som finns tyder inget på att förutsättningarna har försämrats.

I april 2016 lämnades rapporten Kollektivtrafiklagen – en uppföljning²⁰. Uppföljningen visade bl.a. att det finns en rad problem på flera områden såväl för resenärer som för andra aktörer inom kollektivtrafiken. Att man öppnat marknaden för den regionala kollektivtrafiken har fått ett mycket begränsat genomslag när det gäller ny kommersiell trafik. Förutsättningarna för den kommersiella interregionala persontrafiken på järnväg är inte tillfredsställande, och utvecklingen på senare år följer inte de övergripande intentioner som fanns när lagen beslutades. Trafikutskottets uppföljningsgrupp presenterade en rad iakttagelser och bedömningar i rapporten som inte har kommenterats av regeringen i årets budgetproposition.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser om hänsynsmålet samt en bedömning av utvecklingstrenden sedan 2009 när de transportpolitiska målen fastställdes. Trendbedömningen visar om utvecklingen varit positiv, negativ eller oförändrad i relation till målets preciseringar. I matrisen redovisas även de trendbedömningar som gjordes i de två senaste årens budgetpropositioner.

Tabell 4 Samlad målbedömning av hänsynsmålet

Hänsynsmålets preciseringar	Regeringens analys och slutsatser för 2015	Trendbedömning		
		2013	2014	2015
1. Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Historiskt låga siffror, och färre omkomna 2015 jämfört med 2014. Förbättringstakten för vägtrafiksäkerheten tycks dock ha avtagit de senaste åren och målet om max 220 omkomna till 2020 bedöms svårt att nå.	Positiv	Positiv	Positiv

²⁰2015/16:RFR14.

2. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Antal omkomna 2015 var lika många som 2014, men trenden över tid är att antalet omkomna inom såväl yrkessjöfarten som fritidsbåttrafiken minskar.	--*	--*	Positiv
3. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.	Höga dödstal i olyckor och ökat antal självmord 2015 ger en övergripande bedömning att utvecklingen inte sker i fas med preciseringens intentioner.	Negativ	Negativ	Negativ
4. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Antal omkomna ökade något 2015, antal allvarligt skadade minskade. Trenden över tid är att antalet omkomna inom luftfarten minskar.	Oförändrad	Positiv	Positiv
5. Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet 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.	Preliminära beräkningar tyder på att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var oförändrade under 2015. Andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter dock att öka. Under 2015 skedde inga större förändringar av energieffektiviteten i transportsystemet. Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring för persontransporter på väg.	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 målen 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-talet men miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids i ett antal gaturum. Åtgärdsstakten i arbetet med att minska infrastrukturens negativa effekter på landskapets ekologiska funktioner, biologisk mångfald, naturresurser och kulturvärden är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov.	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad

* Ingen trendbedömning på grund av översyn av målnivåer.

Kompletterande uppgifter

Här redovisas några kompletterande uppgifter, huvudsakligen hämtade ur Trafikanalys uppföljning av målen²¹, till ovanstående målbedömning.

1. Omkomna och allvarligt skadade inom vägtransportområdet

Utvecklingen de senaste tio åren har varit att säkerheten för biltrafikanter ökat i snabbare takt än säkerheten för oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister, motorcyklister). De oskyddade trafikanternas andel av de omkomna har gått från 35 till 49 procent mellan 2005 och 2014. Under 2015 avstannade dock denna utveckling något. Trafikanalys bedömer att utvecklingen sammantaget är positiv, att målet till 2020 är nåbart men att ytterligare åtgärder kan komma att krävas.

²¹ Trafikanalys, 2016. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2016.

3. Omkomna och allvarligt skadade inom järnvägsområdet

Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade under 2015 jämfört med 2014, från 32 till 18 personer. Däremot ökade antalet självmord från 82 till 98 så att totalt antal omkomna låg på ungefär samma nivå 2015 som 2014. Genomsnittet för omkomna i olyckor de tre senaste åren är på samma nivå som basvärdet och måste minska med 57 procent för att vi ska nå målet för 2020. Dessutom har antalet självmord inom bantrafiken ökat över tid. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2015 ligger strax under 2020 års målnivå. Med tanke på de höga dödstalen i olyckor och det ökade antalet självmord är den övergripande bedömningen att utvecklingen inte alls sker i fas med målen för 2020.

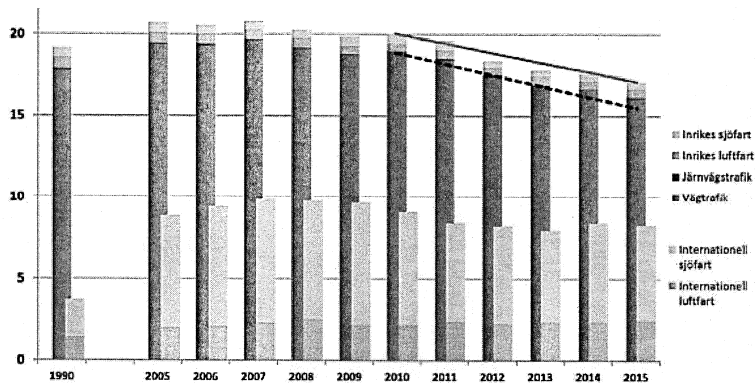
5. Begränsad klimatpåverkan

I sin redovisning av etappmål för utsläpp av växthusgaser till 2020 och nationellt klimatarbete²² anför regeringen att energieffektiviseringen för inrikes transporter har mattats av och att trafiken har ökat igen efter att ha legat stilla en period.

Trafikanalys anger i sin bedömning att utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter fortsatte att minska under 2015. Inom vägtrafiken, som står för det mesta av utsläppen, fortsatte utvecklingen mot allt energieffektivare fordon, men i en lägre takt än tidigare år. Leveranserna av förnybar diesel och biogas fortsatte att öka och står för en växande del av transportsektorns energianvändning. Elanvändningen inom vägtrafiken ökar också, om än från mycket låga nivåer. På längre sikt syns ingen tendens till effektivisering genom överflyttning till mer energieffektiva trafikslag, och inga tecken på minskande transportbehov kan heller märkas. Enligt Trafikanalys går utvecklingen i rätt riktning men inte så snabbt att det är troligt att utsläppsmålen kommer att nås i tid.

Utvecklingen över tid för de olika trafikslagen redovisas av Trafikanalys i följande figur.

²² Prop. 2016/17:1 utgiftsområde 20, s. 29.



Figuren visar transportsektorns utsläpp av växthusgaser (miljoner ton CO₂-ekvivalenter) 2005–2015 jämfört med 1990. Värdena för 2015 är preliminära prognoser baserade på tillgänglig statistik. Den streckade linjen indikerar den utvecklingsbana med minskade utsläpp från vägtrafiken som skulle krävas för att nå en minskning av utsläppen med 35 procent från 2010 till 2020. Den heldragna övre linjen visar en linjär utveckling från 2010 med sikte på nollutsläpp från inrikes transporter 2045.²³

Trafikanalys skriver att utvecklingen inte ligger i nivå med den bana som skulle krävas för att nå en minskning av vägtrafikens utsläpp med 35 procent till 2020 (streckade linjen i figuren), som föreslogs av Utredningen om fossilfri trafik.²⁴ Däremot ligger de totala inhemska utsläppen ännu i nivå med en linjär utvecklingsbana från 2010 med sikte på nollutsläpp år 2045 (heldragen linje i figuren), vilket är den föreslagna ambitionen i Miljömålsberedningens delbetänkande.²⁵ De tre senaste åren har dock utvecklingen, enligt Trafikanalys, inte varit tillräckligt snabb i förhållande till den målsättningen heller.

Trafikanalys skriver också att medan det sker ganska snabba förändringar av andelen fordon av olika typ inom nybilsregistreringen, så sker förändringarna av det totala beståndet långsammare. Under de senaste åren har det ändå hänt relativt mycket med personbilsflottans sammansättning. Sedan 2009 har såväl antalet som andelen bensinbilar i trafik minskat. Andelen har minskat från ca 80 procent 2009 till drygt 63 procent förra året. Andelen dieslbilar i trafik har under samma period ökat från knappt 14 procent till nära 30 procent. Andelen etanolfordon tycks ha kulminerat runt 2013, med 5,1 procent, men har sedan dess sjunkit i och med att äldre etanolfordon nu avregistreras i högre takt än nya etanolfordon registreras.

²³ Trafikanalys, 2016. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2016, s. 117.

²⁴ SOU 2013:84.

²⁵ SOU 2016:21.

6. Övriga miljö kvalitetsmål

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

Regeringen redovisar även att tendensen fortsätter att allt fler människor blir utsatta för buller. Det är alltså ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer som är de främst bidragande orsakerna till ökningen. Över två miljoner människor bedöms vara utsatta för buller i sin bostadsmiljö. Bullernivåerna i dessa områden överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Detta orsakas i huvudsak av buller från vägar och järnvägar.

Enligt Trafikanalys är de negativa hälsoeffekterna av förorenande utsläpp jämförbara med de direkta trafikskadorna, och de positiva effekterna av aktiva transporter kan inte uppväga det. En positiv trend är att de försurande utsläppen minskar när svaveldirektivet trätt i kraft.

3.2.5 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 göra en bedömning av den övergripande måluppfyllelsen möjlig.²⁶

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 också pekat på att det är önskvärt att man så långt möjligt redovisar tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer. Utskottet konstaterade förra året att regeringen redovisade en betydligt mer utförlig analys och bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet än tidigare år. Utskottet såg positivt på denna förbättring. Utskottet önskade sig dock en mer utvecklad beskrivning av målets andra del om en långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Vad gäller redovisningens struktur konstaterade utskottet att det i förra årets budgetproposition fanns särskilda avsnitt med uppgifter om tillförlitlighet och kvalitet inom funktionsmålet. Detta skapade en delvis otydlig bild och försvårade

²⁶ Bet. 2012/13:TU1, 2013/14:TU1, 2014/15:TU1 och 2015/16:TU1.

kopplingen mellan preciseringar och resultat. Utskottet menade att en enklare och mer överskådlig redovisning skulle förtydliga strukturen.

När det gäller tillståndet i transportsystemen framhöll utskottet liksom i tidigare års uppföljningar av resultatredovisningen betydelsen av kontroll och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Trafikutskottet har påtalat i flera budgetbetänkanden att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område borde lämnas i kommande budgetpropositioner. Utskottet konstaterade att redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet var något mer utförlig i 2015 års budgetproposition men ansåg att innehållet kunde utvecklas ytterligare.

I budgetbetänkandet förra hösten påpekade utskottet att det vore värdefullt om regeringen återkom till riksdagen och redovisade vad som gjorts i fråga om tillgängligheten i trafiken med anledning av utskottets ställningstaganden 2013 och utskottets uppföljningsrapport Hela resan hela året!²⁷

Utskottet har vid ett flertal tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om miljö endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser och att en delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas. Utskottet ville återigen aktualisera denna fråga och menade att en redovisning av utsläppen även från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.²⁸

3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Övergripande mål

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition redovisar en analys och en bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet. Utskottet har tidigare påpekat vikten av att det övergripande målet analyseras och bedöms i ett sammanhang. Det underlättar för gruppen och trafikutskottet att bedöma måluppfyllelsen och riktningen i det transportpolitiska arbetet. I årets redovisning finns i avsnittet Analys och slutsatser en sådan samlad bedömning. Samtidigt finns en redovisning i avsnittet Resultat. Uppföljningsgruppen välkomnar samlade bedömningar av utvecklingen mot det övergripande målet men vill samtidigt gärna se att tyngdpunkten finns i analysdelen. En motsvarande samlad bedömning för funktions- och hänsynsmålen är också önskvärd. Trafikanalys använder i sin uppföljningsrapport en enkel och lättöverskådlig

²⁷ RFR 2013/14:5.

²⁸ Bet. 2015/16:TU1.

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.

Resultatredovisningens struktur

Regeringen har i årets redovisning generellt minskat omfattningen av såväl resultat- som analysdelen. Uppföljningsgruppen ser positivt på ambitionen att ge en så koncentrerad och koncis redovisning som möjligt, men är medveten om risken att viss väsentlig information därmed kan gå förlorad. Uppföljningsgruppen bedömer att strukturen och omfattningen av redovisningen i olika avsnitt bör tas upp i utvecklingssamarbetet mellan Regeringskansliet och Riksdagsförvaltningen.

Indikatorer

Uppföljningsgruppen ser fortsatt positivt på att regeringen i årets budgetproposition använder indikatorer för att konkretisera resultaten i förhållande till preciseringarnas mål. Gruppen vill betona att resultatindikatorer ger en allsidig belysning av målpuppfyllelsen.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att flera transportmyndigheter arbetar med att utveckla indikatorer, och gruppen 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. Det är också önskvärt att man så långt som möjligt redovisar tidsserier 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 2015 att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område borde lämnas i kommande budgetpropositioner. Regeringens redovisning är i år betydligt mer koncentrerad, och det gäller även redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Uppföljningsgruppen är medveten om frågans komplexitet men ser gärna att regeringen i sin redovisning lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat som statens insatser fått.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen även i år redovisar en positiv trend när det gäller transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Gruppen välkomnar denna utveckling och konstaterar att arbetet för ökad tillgänglighet inom kollektivtrafiken har ökat takten under 2015. Enligt regeringen har fysiska åtgärder utförts vid järnvägsstationer och busshållplatser i en

så hög utsträckning att halvtidsmålet fram till 2021 har uppnåtts. Uppföljningsgruppen noterar samtidigt regeringens bedömning att mycket arbete för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning kvarstår.

Uppföljningsgruppen konstaterar vidare att de ställningstaganden om tillgänglighet som utskottet gjorde i sitt budgetbetänkande för tre år sedan, med anledning av utskottets rapport Hela resan hela året!, inte kommenterats vare sig i årets eller tidigare års resultatredovisningar. 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.

Kollektivtrafik

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen bedömer att vid en sammanvägning av förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel pekar dessa på en förbättring sedan åren innan.

Uppföljningsgruppen konstaterar att de iakttagelser och bedömningar om kollektivtrafiken som utskottet gjorde i utskottets uppföljningsrapport²⁹ inte kommenterats i årets resultatredovisningar. Uppföljningen visade bl.a. att det finns en rad problem på flera områden såväl för resenärer som för andra aktörer inom kollektivtrafiken. Uppföljningsgruppen anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i rapporten – återkommer till riksdagen med en redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås.

Utsläpp av växthusgaser

Uppföljningsgruppen noterar regeringens redovisning av att trenden med sjunkande utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har avstannat, enligt de preliminära utsläppsberäkningarna för 2015.

Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera frågan om redovisning av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser. Trafikutskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. Uppföljningsgruppen konstaterar att Trafikanalys redovisar utsläppen från internationell sjöfart och luftfart som startat i Sverige och att dessa ligger över 1990 års utsläppsnivå. Gruppen anser att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

²⁹Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, 2015/16:RFR14.

3.3 Politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it) inklusive elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post och 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)

	Budget 2016	Prognos utfall 2016	Förslag 2017
2:1 Post- och telestyrelsen	28	28	29
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till personer med funktionsnedsättning	140	137	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	36	32	34
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	12	12	23
2:5 Driftssäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126	124	126
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	55	54	75
Politiken för informationssamhället, totalt	397	387	426

År 2015 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 365 miljoner kronor. Prognosen för 2016 för de totala utgifterna uppgår till 387 miljoner kronor. Regeringens förslag till anslag 2017 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 426 miljoner kronor. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslagen till sammanlagt 452 miljoner kronor, 407 miljoner kronor respektive 393 miljoner kronor.

3.3.2 Mål

Mål för it-politiken

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringsens möjligheter.³⁰

³⁰ Prop. 2011/12:1, utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

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.

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.

Regeringens mål för digitalisering av det offentliga Sverige är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten.³¹

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).

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.

3.3.3 Resultatredovisningens struktur och indikatorer

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

I redovisningen av resultaten för it-politiken, elektronisk kommunikation och bredband används ett antal indikatorer vars värden redovisas i en matris (se tabell 4.3). 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.

Resultaten för it-politiken redovisas även i internationella index och rankingar. För området robusthet och säkerhet har lämpliga indikatorer enligt regeringen

³¹ Prop. 2016/17:1, utg.omr. 22, s. 94.

ännu inte kunnat identifieras, och därför behöver sådana utvecklas. Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar.

Resultaten redovisas i relation till de mål för it-politiken, post och grundläggande betaltjänster som riksdagen har beslutat om. Redovisningen av resultaten för respektive mål avslutas med ett analysavsnitt.

3.3.4 Redovisade resultat

It-politik

Regeringen konstaterar att individers och företags användning av it länge har ökat men att ökningen nu tenderar att avta och att användningen stabiliseras på en viss nivå. Samma tendens kan ses hos andra länder i Europa som ligger högt när det gäller tillgång till och användning av it och internet.

Enligt den nationella statistiken är individer och företag generellt sett bra på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Ungefär 98 procent av företagen i Sverige med fler än tio anställda har internet. Motsvarande siffra för företag med en till nio anställda är 89 procent. Bland företagen ökar andelen som tar emot beställningar via webben eller appar. Det är också tydligt att det skett en förändring av hur snabba internetanslutningar företagen abonnerar på, från lägre kapacitet mot högre kapacitet.

I jämförelse med andra länder har Sverige en hög andel av befolkningen som är digitalt delaktig. Det är framför allt bland äldre kvinnor och män med funktionsnedsättning och äldre med invandrabakgrund som det digitala innanförskapet behöver öka. För personer med funktionsnedsättning som är vana att använda digital teknik, fungerar it-tjänster förhållandevis väl och kan öka deras inkludering i samhället.

Det är vanligt att använda internet i hemmet eller på arbetsplatsen. Bland 16–85-åringarna i Sverige har 89 procent tillgång till internet i hemmet och möjlighet att koppla upp sig. Totalt 69 procent av befolkningen i åldern 16–85 år har använt en smartmobil för internetanslutning och 75 procent har använt internetbank.

Tabell 4.3 Indikatorer för måluppfyllelse – it-politik	2010	2011	2012	2013	2014	2015
It-politik						
<i>Individer, andel (%) av befolkningen (kvinno/män) som:</i>						
använt internet i stort sett varje dag (16-74 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	75/78	80/81	78/82	81/81	82/83	82/82
använt internet i stort sett varje dag (16-85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	i.u.	i.u.	i.u.	75/78	76/80	76/78
aldrig använt internet (16-74 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	7/6	5/4	7/4	4/4	7/4	5/4
aldrig använt internet (16-85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	i.u.	i.u.	i.u.	9/6	11/7	9/8
använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor (16-74 år)	63/65	69/70	72/75	73/75	77/80	69/70
använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor (16-85 år)	i.u.	i.u.	i.u.	68/72	72/76	64/67
använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor (16-74 år)	40/45	43/44	48/49	47/48	49/55	41/44
använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor (16-85 år)	i.u.	i.u.	i.u.	43/47	46/53	38/42
<i>Företag andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda):</i>						
hastighet som företagens snabbaste internetanslutning kan uppnå för att ta emot data, andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda):						
– under 2 Mbit/s				3/7	2/2	1/2
– minst 2 men mindre än 10 Mbit/s				30/35	27/28	19/23
– minst 10 men mindre än 30 Mbit/s				27/23	22/22	22/22
– minst 30 men mindre än 100 Mbit/s				18/16	19/13	22/22
– minst 100 Mbit/s				19/6	22/12	27/13
tog emot beställningar via webbplats eller app				20/11	22/13	23/14
använt internet för att söka information från myndigheters hemsidor	88/74	92/82	93/84	93/82	i.u.	iu
använt internet för att hämta blanketter från myndigheters hemsidor	86/73	91/80	91/81	92/81	i.u.	iu
Elektronisk kommunikation						
<i>Mobiltäckning i hela landet (yttäckning/ befolkningstäckning (%)):</i>						
Taltjänster ²	i.u.	i.u.	i.u.	84/>99	84/>99	85/>99
Datatjänster:						
1 Mbit/s ²	i.u.	i.u.	i.u.	74/>99	80/>99	77/>99
10 Mbit/s ³	i.u.	i.u.	i.u.	44/99	51/>99	77/>99
30 Mbit/s ⁴	i.u.	i.u.	i.u.	2/61	1/60	3/71
<i>Prisutveckling (inkl. rabatter)</i>						
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 8 Mbit/s, augusti – augusti (%)	i.u.	i.u.	-2	-10	14	4
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 100/10 bit/s, juni – juni (%)	i.u.	i.u.	0	-43	31	2
Förändring lägsta pris snittanvändare mobila samtalstjänster, juni – juni (%)	i.u.	-9	0	-14	0	i.u.
Förändring lägsta pris mobil 100 samtal 2GB data/mån, aug – aug (%)	i.u.	i.u.	i.u.	4	2	-41
Bredband						
<i>Tillgänglighet:</i>						
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s(%)	44	49	53	57	61	67
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s(%)	i.u.	i.u.	i.u.	71	75	87
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	1100	800	500	<500	<500	<130

Källor: Statistiska centralbyrån, Post- och telestyrelsen (PTS), bl.a. Prisutvecklingen på mobiltelefoner och bredband 2014, PTS Bredbandskartläggning 2015 samt PTS Mobiltäckning 2015.

² Avser den sammanlagda täckningen för Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

³ Avser den sammanlagda täckningen för Net 1, Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

⁴ Avser den sammanlagda täckningen för Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus. För 2015 ingår även Net 1.

⁵ Avser den sammanlagda täckningen för Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus. För 2015 ingår även Net 1.

Sammantaget menar regeringen att Sverige hör till de länder som är bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter och är på väg att nå regeringens mål. Sverige ligger bra till i jämförelse med andra länder. It-användningen i

andra länder ökar dock i vissa fall fortare än i Sverige. I EU-kommissionens index för digital ekonomi och digitalt samhälle (DESI) tappar Sverige en placering och hamnar på tredje plats bland EU:s 28 medlemsstater och i Världsekonomiskt forums Networked Readiness Index hamnar Sverige på tredje plats bland 139 jämförda länder. Regeringen bedömer att utvecklingen mot att nå det it-politiska målet utmanas då andra länder går starkt framåt och att Sverige behöver förnya sina ansträngningar och se över sin politik på det digitala området.

I sammanhanget vill gruppen särskilt uppmärksamma den rapport som Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor lägger fram hösten 2016, It-infrastrukturen – i dag och i framtiden. I fokus för studien står både infrastrukturens kapacitet – hur många som kan använda mobiltelefoni och bredband och med vilken kvalitet – och robusthet – systemets driftssäkerhet eller motståndskraft mot störningar. Forskningsgruppen har även studerat hur den framtida utvecklingen av mobiltelefoni och internet förväntas se ut, liksom de framtida behoven av it-infrastruktur samt konsekvenser av olika nivåer av it-infrastruktur.

Digitalisering av det offentliga Sverige

Enligt regeringen kräver de samhällsutmaningar som det offentliga Sverige möter att digitaliseringens möjligheter tas tillvara på bästa sätt. Även om Sverige ligger långt framme bland ledande it-nationer visar internationella jämförelser att den offentliga sektorn tappar fart. För att nå målen om en enklare, öppnare och effektivare förvaltning krävs en effektivare styrning, ökad digital mognad, innovativa digitala lösningar och en stabil bas i form av digital infrastruktur. Det krävs gemensamma tjänster som utgår från individens behov och ger hög användning och därmed stor samhällsnytta.

Riksdagen har lämnat ett tillkännagivande³² till regeringen om att regeringen dels bör se till att de statliga myndigheterna på ett bättre sätt samverkar över myndighetsgränserna i e-förvaltningsprojekt, dels säkerställer att de lägger ett ökat fokus på att ta fram fler e-tjänster.

Regeringens bedömning är att det finns behov av att utveckla styrning och samordning av digitaliseringen i det offentliga Sverige. Inom offentlig sektor behöver den digitala kompetensen öka. Digital förnyelse kräver digital kompetens både i regeringens styrning av statliga myndigheter och hos myndighetsledningarna. Det finns ett behov av en samlad bild av hur de statliga myndigheterna arbetar för att säkerställa digital kompetens, samt att följa utvecklingen över tid.

Vad gäller målet om en enklare vardag för medborgarna redovisar regeringen att i EU:s index för digital ekonomi och digitalt samhälle (DESI) 2016 faller Sverige

³² Bet. 2015/16:FiU25, rskr. 2015/16:208.

från en sjunde plats 2015 till en åttonde plats 2016 vad gäller offentlig sektors digitalisering. Sverige var det enda land som inte förbättrade sina värden under 2015.

Vad gäller målet om en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet redovisar regeringen att OECD har genomfört en mätning av öppna data. Sverige placerades 2015 på 27:e plats av 29 rankade länder. I Open Knowledge International Global Open Data Index faller Sverige från 13:e plats till 27:e plats. I World Wide Web Consortiums (W3C) Open Data Barometer faller Sverige från en tredje till nionde plats. Regeringen anser att arbetet med vidareutnyttjande av data enligt lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen behöver förstärkas.

Vad gäller målet om högre kvalitet och effektivitet i verksamheten redovisar regeringen att statens it-kostnader uppgår till ca 24–30 miljarder kronor årligen av statens samlade verksamhetskostnader på drygt 300 miljarder kronor. Regeringen konstaterar att utredningar visat att myndigheternas interna styrning och kontroll av it behöver förbättras. Vidare är behovet av kompetensutveckling när det gäller nyttorealiserings, portföljstyrning, projektstyrning och förändringsledning stort. Bristen på kompetens och förmåga att ta till vara digitaliseringens möjligheter inom offentliga organisationer har uppmärksammats.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Den svenska marknaden för elektronisk kommunikation fortsätter att utvecklas mot bakgrund av en stark efterfrågan, konkurrens och goda investeringsnivåer. I Sverige finns relativt många aktörer som bygger och tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät och i förhållande till antalet fibernät är antalet uppköp och sammanslagningar på marknaden relativt få. Investeringarna i sektorn fortsätter att vara relativt stora i Sverige jämfört med övriga OECD-länder.

För den enskilda konsumenten innebär mångfalden av prismodeller och erbjudanden på telekommarknaden att det kan vara svårt att få en tydlig översikt över tjänster, priser och villkor. Detta i kombination med långa bindningstider kan göra kunden missnöjd med den inköpta tjänsten, i synnerhet då tjänsten eller priset inte överensstämmer med förväntningarna. Problemet är särskilt stort vid situationer där konsumenter har begränsade möjligheter att granska och tillgodogöra sig informationen om avtalet, t.ex. vid telefon- och distansförsäljning. Vilseledande telefonförsäljning där privatpersoner och småföretagare, ofta äldre, blivit anslutna till en operatör utan att ha tackat ja eller utan att ha förstått vad han eller hon tackade ja till var de vanligaste klagomålen inom telefoni och bredband under 2015. En stor andel sådana klagomål rör små telebolag. Flera mobiltelefonoperatörer erbjuder numera abonnemang utan bindningstid vilket gör det lättare för kunder att byta leverantör. Det går att skönja en svag positiv trend vad gäller kundnöjdheten i telekomsektorn som helhet, men sammantaget är förtroendet för branschen lågt jämfört med andra branscher.

Mobiltäckning

Mobiltäckningen för både taltelefoni och mobilt bredband är generellt sett god där människor vistas, men det finns skillnader mellan gles- och tätbefolkade områden. Under 2015 har dock yttäckningen för 10 Mbit/s ökat markant och den största ökningen har skett i de norra delarna av landet.

Bredband

Sverige har generellt sett god tillgång till bredband med lägre överföringshastigheter, men tillgången till bredband med hög överföringshastighet skiljer sig fortfarande åt mellan städer och mer glest befolkade områden. Tillgången till fiber har ökat snabbare i områden utanför tätort och småort och enligt PTS bredbandskartläggning 2015 beror detta på att utbyggnaden med hjälp av stödmedel har börjat ge synbar effekt.

Enligt PTS bredbandskartläggning 2015 hade 67 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2015. Det är en ökning med 6 procentenheter jämfört med oktober 2014. Andelen hushåll och företag som har tillgång till 30 Mbit/s har under samma period ökat från 75 till 87 procent.

Utbyggnaden av mobilt bredband fortsätter. I oktober 2015 hade 99 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband via LTE (4G). Antalet hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband har minskat. Enligt PTS bredbandskartläggning 2015 saknade mindre än 130 hushåll och företag tillgång till någon form av bredband i oktober 2015, vilket är en minskning med ungefär 170 från föregående år.

Marknaden står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur, och under 2015 investerade marknads aktörer drygt 12 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

Brevvolymerna på den svenska marknaden fortsätter att sjunka samtidigt som den kraftiga tillväxten inom e-handelsmarknaden fortsätter att generera ökande volymer av paket och varubrev. I och med detta möter postoperatörerna stora utmaningar när de ska anpassa sina verksamheter till dessa förändrade förutsättningar. Under 2015 delades 2,3 miljarder brev ut jämfört med 2,4 miljarder 2014. Minskningen mellan åren var 4,9 procent och något högre än minskningen mellan 2013 och 2014 då den var 4,4 procent.

I april 2016 fanns det 33 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord Group AB är genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. daglig postservice till alla hushåll, företag och organisationer. Postnord:s marknadsandel mätt i antalet brevöversändelser var 83,6 procent 2015 och 84,9 procent 2014. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 15,4 procent 2015 och 14,4 procent 2014. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 1,0 procent 2015 och 0,7 procent 2014.

PTS rapporterar att klagomålen på postutdelningen ökat under 2015 och första delen av 2016, och myndigheten har inlett flera tillsynsärenden med anledning av de ökade kvalitetsbristerna. Enligt regeringen visar den sammantagna tillsynen inom postområdet 2015 att målen för postservicen är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet. Regeringen bedömer samtidigt att det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden.

Grundläggande betaltjänster

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.³³ Sedan hösten 2012 har det funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna.

Av regeringens redovisning framgår att för 2015 var tillgången till grundläggande betaltjänster tillfredsställande i flertalet av länen, men problem förekommer för vissa privatpersoner, småföretagare och föreningar främst i vissa gles- och landsbygder. I regeringens analys anges att en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen är en förutsättning för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter.

3.3.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

I resultatredovisningen skriver regeringen att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. I förra årets budgetbetänkande betonade utskottet vikten av att regeringens redovisning renodlades och så långt som möjligt innehöll resultat och effekter av de statliga insatserna. Uppföljningsgruppen vill, liksom förra året, betona vikten av att redovisningen renodlas och så långt möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna. Gruppen ser positivt på att flera myndigheter arbetar med att utveckla indikatorer på området.

³³ Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

Trafikutskottet välkomnade i förra årets budgetbetänkande en vidareutveckling av indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. Utskottet noterade även att flera myndigheter arbetade med att utveckla indikatorer på området. Samtidigt konstaterade utskottet liksom regeringen att det fanns ett behov av vidareutveckling av indikatorer för e-förvaltning och att det saknades indikatorer för uppföljning av robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Uppföljningsgruppen konstaterar att arbetet med vidareutveckling av indikatorer inom politikområdet fortgår.

De samhällsutmaningar som det offentliga Sverige möter kräver att digitaliseringens möjligheter tas till vara på bästa sätt. Uppföljningsgruppen noterar regeringens bedömning att det krävs en effektivare styrning, en ökad digital mög-
nad, innovativa digitala lösningar och en stabil bas i form av digital infrastruktur. Vidare bedömer regeringen att det krävs gemensamma tjänster som utgår från individers behov och ger hög användning och därmed stor samhällsnytta. Gruppen ser med viss oro på utvecklingen att den offentliga sektorn tappar fart vad gäller att ta till vara digitaliseringens möjligheter.

Uppföljningsgruppen noterar regeringens bedömning att det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden. Med anledning av den ökning av klagomål på postutdelningen som redovisas för 2015 anser uppföljningsgruppen att det är angeläget att regeringens kommande redovisning noggrant redovisar resultat och hur de gynnar en god kvalitet för posttjänsten i hela landet.³⁴

³⁴ Uppföljningsgruppen vill i detta sammanhang även påpeka att trafikutskottet har bjudit in företrädare från Postnord, PTS och Seko till utskottssammanträdet den 10 november 2016 för att informera med anledning av den senaste tidens kvalitetsproblem i postutdelningen.