



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) 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 56 419 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 22 november 2017. 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 förlagit.

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

Med anledning av regeringens redovisning av hanteringen av vissa tillkännagivanden från riksdagen föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft och ett tillkännagivande om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen lägger regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar till handlingarna och avstyrker den motion som har väckts med anledning av skrivelsen.

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

I betänkandet finns 5 reservationer (S, MP, C och V). När det gäller anslagen för 2018 har ledamöterna för Moderaterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna 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 2017/18:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Skrivelse 2017/18:13 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar och en följdmotion väckt med anledning av skrivelsen.

16 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

# Innehållsförteckning

|  |     |
|--|-----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....  | 5   |
| Redogörelse för ärendet.....   | 8   |
| Ärendet och dess beredning.....  | 8   |
| Budgetprocessen i riksdagen.....   | 8   |
| Utskottets överväganden.....   | 10  |
| Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....                           | 10  |
| Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden.....                                   | 21  |
| Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar.....                             | 28  |
| Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....                                 | 32  |
| Vissa organisatoriska frågor.....  | 71  |
| Trafikverkets underhållsanslag.....  | 74  |
| Reservationer.....   | 76  |
| 1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (S, MP, V).....                                       | 76  |
| 2. Regionala flygplatser, punkt 2 (S, MP, V).....  | 77  |
| 3. Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar,<br>punkt 3 (V).....          | 78  |
| 4. Vissa organisatoriska frågor, punkt 5 (V).....  | 79  |
| 5. Trafikverkets underhållsanslag, punkt 6 (C).....  | 80  |
| Särskilda yttranden.....   | 81  |
| 1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (V).....  | 81  |
| 2. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,<br>punkt 4 (M).....              | 81  |
| 3. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,<br>punkt 4 (SD).....             | 84  |
| 4. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,<br>punkt 4 (C).....              | 85  |
| 5. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,<br>punkt 4 (L).....              | 88  |
| 6. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer,<br>punkt 4 (KD).....             | 92  |
| <i>Bilaga 1</i>  |     |
| Förteckning över behandlade förslag.....   | 95  |
| Proposition 2017/18:1.....   | 95  |
| Skrivelse 2017/18:13.....  | 96  |
| Följdmotionen.....   | 96  |
| Motioner från allmänna motionstiden 2017/18.....   | 96  |
| <i>Bilaga 2</i>  |     |
| Regeringens och oppositionens anslagsförslag.....  | 98  |
| <i>Bilaga 3</i>  |     |
| Utskottets anslagsförslag.....   | 100 |
| <i>Bilaga 4</i>  |     |
| Uppföljning av regeringens resultatredovisning.....  | 101 |
| <i>Tabeller</i>  |     |
| Tabell 1 Budgetförslag för 2018 för utveckling av statens<br>transportinfrastruktur m.m..... | 34  |
| Tabell 2 Anslag 1:1 – fördelning på anslagsposter.....                                       | 35  |
| Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket.....  | 37  |

|  |    |
|--|----|
| Tabell 4 Beräknad låneskuld 2017–2019 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån ..... | 39 |
| Tabell 5 Budgetförslag för 2018 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m. ....            | 41 |
| Tabell 6 Anslag 1:2 – fördelning på anslagsposter .....  | 42 |
| Tabell 7 Budgetförslag för 2018 för trafikslagsövergripande frågor .....                                   | 44 |
| Tabell 8 Budgetförslag för 2018 för sjöfartsområdet .....  | 46 |
| Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2018–2020 .....   | 48 |
| Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet .....   | 49 |
| Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2018–2020.....  | 52 |
| Tabell 12 Budgetförslag för 2018 för informationssamhället .....   | 53 |
| Tabell 13 Moderaternas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22 .....                        | 83 |
| Tabell 14 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22 .....                | 85 |
| Tabell 15 Centerpartiets förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22 .....                      | 87 |
| Tabell 16 Liberalernas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22 .....                        | 91 |
| Tabell 17 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22 .....                  | 94 |

### *Diagram*

|   |    |
|---|----|
| Diagram 1 Beräknad låneskuld 2016–2025 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån ..... | 40 |
| Diagram 2 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar .....                    | 40 |
| Diagram 3 Utvecklingen av anslagsposten för drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2010–2020 ..... | 65 |
| Diagram 4 Utvecklingen av anslagsposten för vidmakthållande av väg 2014–2020.....                           | 66 |

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## *Mål- och resultatfrågor*

### **1. En strategi för luftfarten**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft och tillkännager detta för regeringen.

*Reservation 1 (S, MP, V)*

### **2. Regionala flygplatser**

Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

*Reservation 2 (S, MP, V)*

### **3. Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar**

Riksdagen avslår motion

2017/18:3909 av Emma Wallrup m.fl. (V) och  
lägger skrivelse 2017/18:13 till handlingarna.

*Reservation 3 (V)*

## *Anslagsfrågor*

### **4. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer**

#### *a) Anslagen för 2018*

Riksdagen anvisar anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 enligt utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:1 utgiftsområde 22 punkt 9 och avslår motionerna

2017/18:2532 av Per Klarberg m.fl. (SD),

2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 7,

2017/18:3699 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C),

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 1, 22, 26 och 46,

2017/18:3818 av Nina Lundström m.fl. (L),

2017/18:3832 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1–4 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 2.

*b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden*

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att för 2018 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 39 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt,
2. bemyndigar regeringen att under 2018 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 2017/18:1 utgiftsområde 22 punkterna 1 och 10.

*c) Godkännande av investeringsplaner*

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2018–2020 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för flygtrafikledning för 2018–2020 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:1 utgiftsområde 22 punkterna 4 och 7.

*d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål*

Riksdagen

1. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar,
2. bemyndigar regeringen att för 2018 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 2018 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
5. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga framtida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2018.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:1 utgiftsområde 22 punkterna 2, 3, 5, 6 och 8.

*Övriga frågor***5. Vissa organisatoriska frågor**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:641 av Penilla Gunther (KD) och

2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1.

*Reservation 4 (V)*

## 6. Trafikverkets underhållsanslag

Riksdagen avslår motion

2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25.

*Reservation 5 (C)*

Stockholm den 30 november 2017

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), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M)\*, Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C)\*, Per Klarberg (SD)\*, Nina Lundström (L)\*, Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD)\*, Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M)\*, Jimmy Ståhl (SD)\* och Lotta Finstorp (M)\*.

\* Avstår från ställningstagande under punkt 4, se särskilda yttranden.

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1) i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett antal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2017/18. I betänkandet tar trafikutskottet ställning till hur anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas. Betänkandet omfattar även andra ekonomiska och organisatoriska frågor som bl.a. låneramar, bemyndiganden och investeringsplaner. Dessutom behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i propositionen.

I betänkandet behandlas vidare regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar (skr. 2017/18:13). Riksrevisionen har tidigare i år också redovisat rapportens viktigaste slutsatser för utskottet.

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 2018.

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

## Budgetprocessen i riksdagen

### Rambeslutsprocessen

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

Riksdagen har, med bifall till regeringens förslag, bestämt utgiftsramen för 2018 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 56 418 505 000 kronor (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54). I detta ärende ska trafikutskottet föreslå för riksdagen hur detta belopp ska fördelas på anslagen inom utgiftsområdet. Riksdagens ställningstagande till anslag för utgiftsområdet ska göras genom *ett* beslut (11 kap. 18 § riksdagsordningen).

### Uppföljning av regeringens resultatredovisning

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



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

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

## Betänkandets disposition

Betänkandet disponeras så att målen för utgiftsområdet och regeringens resultatredovisning behandlas först. Efter detta behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i propositionen och regeringens skrivelse om Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar.

Därefter behandlas de förslag i budgetpropositionen och i motioner som gäller anslag inom utgiftsområde 22. Slutligen behandlas några motionsförslag om organisationsfrågor och Trafikverkets underhållsanslag som väckts under allmänna motionstiden 2017/18.

# Utskottets överväganden

## Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Propositionen

#### *Pågående utvecklingsarbete*

År 2016 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen. I uppdraget ingick också att föreslå transportpolitiska preciseringar av trafiksäkerhet. Regeringen bedömer att nuvarande preciseringar, indikatorer och resultatmått inte ger en tillräckligt god bild av målluppfyllelsen. Trafikanalys redovisade under våren 2017 två rapporter där myndigheten bl.a. förslår att uppföljningen ska baseras på ett antal indikatorer som samlat täcker hela det transportpolitiska målet och där de flesta är trafikslagsövergripande. Vidare föreslog Trafikanalys att den årliga uppföljningen kompletteras med en mer kvalificerad tematisk analys samt en återkommande större fördjupning ungefär vart fjärde år, t.ex. inför en ny infrastrukturplaneringsomgång. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

#### *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 är att den transportpolitiska målluppfyllelsen har utvecklats i positiv riktning i många delar sedan målen antogs av riksdagen 2009. Regeringen anser att den samhällsekonomiska effektiviteten till stor del har utvecklats positivt när det gäller hur vissa delar av transportsystemet används, tydligast för persontrafik på väg. Merparten av de investeringar som färdigställdes 2016 beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamma, men investeringarna medför samtidigt negativa miljöeffekter som inte ingår i de ekonomiska kalkylerna. Den långsiktiga målluppfyllelsen har, enligt

regeringens bedömning, förbättrats i vissa delar, medan det är längre till målpåfyllelse i andra delar.

Den historiska kopplingen mellan ekonomisk utveckling och utvecklingen av inrikes godstransportarbete har, enligt regeringens bedömning, brutits. Sveriges ekonomi växer utan att den negativa miljöpåverkan från inrikes godstransporter ökar i samma utsträckning. Det beror delvis på att det är andra delar av ekonomin än den transportintensiva basindustrin som växer mest. Regeringen framhåller dock att godstransporter fortfarande är underinternaliserade, dvs. de betalar inte för sina beräkningsbara externa kostnader.

Regeringens sammantagna slutsats är att transportsystemet inte fullt ut är långsiktigt hållbart i dag. Många trender bedöms vara positiva, men det finns delar där det inte går tillräckligt snabbt. Regeringen konstaterar att mer måste göras för att de transportpolitiska målen ska kunna nås, där bl.a. miljökvalitetsmålen inkluderas genom hänsynsmålet. Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås anger regeringen att funktionsmålet i huvudsak måste utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska, enligt regeringen, transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.

### *Preciseringar av funktions- och hänsynsmålen*

Regeringen har ingen samlad redovisning av målpåfyllelsen av funktions- och hänsynsmålen. Tidigare år har matriser redovisats, baserat på Trafikanalys uppföljning, där regeringen gjort en bedömning av målpåfyllelse för preciseringar i funktionsmålet respektive hänsynsmålet. Det saknas i årets uppföljning. I dialogen mellan Riksdagsförvaltningens och Regeringskansliets tjänstemän har det framkommit att Trafikanalys inte haft resurser att sammanställa underlag för en sådan samlad bedömning på grund av det omfattande utrednings- och utvecklingsarbete som pågår vad gäller översyn av preciseringar och förslag till nya indikatorer. Således är regeringens samlade analys och bedömning i år vad gäller funktions- och hänsynsmålen mer begränsad än tidigare år.

### **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 och 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*

Vad gäller lokal och regional tillgänglighet visar regeringens resultatredovisning att restiden från glesbygden till närmaste centralort har ökat under året. Regeringen bedömer dock att den när det gäller interregional tillgänglighet har förbättrats successivt sedan målen antogs 2009, och antalet kommuner som uppfyllde alla åtta kriterierna för god tillgänglighet ökade 2016 till 95 från 92 år 2015. För flyget visar resultatredovisningen att 15 av 32 flygplatsregioner har fått förbättrad åtkomlighet jämfört med 2015 (särskilt Göteborg), samtidigt som 12 flygplatser fick en försämrad åtkomlighet under 2016 (särskilt Kristianstads och Östersunds flygplatser). Vad gäller internationell tillgänglighet visar regeringens resultatredovisning att internationell tillgänglighet har förbättrats för Sverige minskat för både inrikestrafiken och Europatrafiken över tid.

Kapaciteten i järnvägsnätet ökade under 2016, bl.a. som en följd av utbyggnad från enkelspår till dubbelspår, och trängseln på spåren minskade 2016 jämfört med 2015. Punktligheten är, enligt regeringens bedömning, hög för persontåg och något lägre för godståg. Regeringen pekar vidare på att trängsel uppstår tidvis på järnvägsspåren liksom på vägarna men att störningar i sjöfarten och luftfarten har varit relativt begränsade. Eftersom resandet och transportererna väntas öka bedömer regeringen att detta riskerar att leda till försämrad tillförlitlighet där kapacitetsutnyttjandet är högt.

Regeringens redovisning visar att ungefär två tredjedelar av tågresenärerna är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen vid normala förhållanden enligt resenärsundersökningar. Nöjdheten sjunker vid stort läge, då två av fem är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen.

Vad gäller det svenska transportsystemets konkurrenskraft redovisar regeringen resultatet av två undersökningar. Enligt undersökningen Logistic Performance Index rankades Sverige 2016 totalt som tredje bästa land efter Tyskland och Luxemburg. Värdet är det högsta uppmätta för Sverige sedan 2007 då indexet togs fram för första gången. Samtidigt visar en annan undersökning, Global Competitiveness Index, att transportköpare bedömer att kvaliteten på svenska vägar och framför allt järnvägar har försämrats över tid och att Sverige inte placerar sig bland de toppresterande länderna i världen.

Regeringen bedömer att det finns skillnader i kvinnors och mäns resmönster och trafikbeteende. Enligt regeringens resultatredovisning har dock skillnader i kvinnors och mäns resmönster utjämnats något jämfört med tidigare resvaneundersökningar för 2005 och 2006. Statliga ledningsgrupper och styrelser inom transportområdet är, enligt regeringen, i stort jämställda. Det är dock mindre jämställt på regional och kommunal nivå.

I propositionen anger regeringen att anpassningen av utpekade delar i transportsystemet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga fortsätter. Totalt ligger anpassningstakten ungefär enligt planen.

Regeringen anser det bekymmersamt att barn i åldern sex till tolv år reser allt mindre till fots, cykel eller kollektivtrafik och mer med bil, eftersom det ur hälsoperspektiv är viktigt att vara fysiskt aktiv.

Enligt regeringens redovisning visar resultatet av insatser för ökad cykling att statens investeringskostnader för gång- och cykelvägar har mer än fördubblats jämfört med 2012 och 2013.

## **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 fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

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

Regeringens analys och slutsatser för hänsynsmålets uppfyllelse visar att utvecklingen av vägtrafiksäkerheten inte ligger i linje med vad som är nödvändigt för att nå målet om maximalt 220 omkomna till 2020. För

luftfarten och fritidssjöfarten går utvecklingen i rätt riktning, medan antalet omkomna inom yrkessjöfarten och bantrafiken, trots låga siffror för 2016, inte har minskat kontinuerligt. Regeringen pekar på att den största enskilda trafikantgrupp som blir allvarligt skadad är cyklister, men menar att den tidigare trenden med ett ökat antal skadade cyklister har avstannat. Regeringen bedömer dock att målet om minskat antal allvarligt skadade inte kommer att nås.

Vad gäller resultaten för målet att begränsa klimatpåverkan bedömer regeringen att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att vi ska klara klimatmålen. Sektorn står för närmare hälften av utsläppen utanför EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Trenden med minskande utsläpp från inrikes transporter de senaste åren har avstannat. Den huvudsakliga orsaken till detta är att trafikarbetet har börjat öka igen efter några års minskning. Insatserna för att stimulera marknaden för förnybara bränslen och för effektivare fordon har inte vägt upp effekten av trafikökningen.

Enligt regeringens resultatredovisning ökade andelen förnybar energi under 2016 inom vägtransportsektorn från 14 procent till 18 procent. Regeringen framhåller att Sverige således uppfyller EU-målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 med god marginal.

Regeringen redovisar att det inte går att se någon tendens till överflyttning av godstransportarbete till mer energieffektiva trafikslag. Andelarna inrikes godstransporter med sjöfart, järnväg respektive vägtrafik har varit i stort sett oförändrade under hela 2000-talet. På persontransportsidan kan man däremot se att andelen bantrafik i inrikesresorna har ökat under senare år.

Vad gäller resultaten för miljö kvalitetsmålet Frisk luft bedömer regeringen att det inte kommer att nås. De totala utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt på grund av EU:s successivt skärpta lagstiftning om avgasutsläpp för både lätta och tunga fordon. Minskningen går dock långsammare än tidigare: 6 procent under 2016 och ca 67 procent sedan 1990.

När det gäller trafikbuller bedömer regeringen att allt fler människor blir utsatta. Sammantaget bedöms att trafikförändringar tillsammans med bullerskyddsåtgärder längs vägar och järnvägar under 2016 medfört att ca 1 000 personer färre utsätts för bullernivåer över riktvärdena inomhus. Trenden är att fler människor exponeras för trafikbuller utomhus samtidigt som färre personer exponeras för trafikbuller inomhus.

Vad gäller resultat som rör landskapets natur- och kulturvärden redovisar regeringen att ca 66 000 trafikolyckor med vilt och renar polisrapporterades under 2016, vilket är en ökning med ca 35 procent jämfört med föregående år. Under 2016 fortsatte Trafikverket att bl.a. åtgärda vandringshinder för fisk och anlägga utterpassager samt passager för groddjur. Däremot vidtog inga åtgärder för klövdjur, t.ex. faunabroar, under året.

## *Mål och redovisning av resultat för politiken för informationssamhället*

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

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

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

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).

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

### **Regeringens redovisning av resultat för it-området**

#### *Resultatredovisning av målet om digitaliseringspolitiken*

Regeringens bedömning är att Sverige fortfarande ligger bra till, i jämförelse med andra länder, vad gäller individernas och företagens användning på digitaliseringsområdet. I World Economic Forums mätning, Networked Readiness Index 2016 behåller Sverige sin position med tredje högsta poäng av 139 länders index. Sverige behåller sin position som nummer 3 av de 28 medlemsländerna i EU. Det finns enligt regeringens redovisning inte någon större skillnad i användning av datorer och internet mellan kvinnor och män eller flickor och pojkar. På arbetsmarknaden är det fortfarande en liten andel kvinnor som arbetar i it-sektorn. De som aldrig har använt internet återfinns till största delen i åldersgruppen 75–85 år. Drygt 80 procent av personerna med funktionsnedsättning upplever inga svårigheter i att använda datorer och internet.

#### *Resultatredovisning av delmålet om elektronisk kommunikation*

Kundnöjdheten på telekomområdet har under flera år varit lägre än på andra marknader. Sammanfattningsvis går det enligt regeringens redovisning att

skönja en svagt positiv trend vad gäller kundnöjdheten i telekomsektorn. Sammantaget är dock förtroendet för branschen fortfarande lågt jämfört med andra branscher.

Av regeringens redovisning framkommer att antalet abonnemang med överföringshastigheten 100 megabit per sekund eller mer ökade med 25 procent mellan 2015 och 2016 och utgör nu mer än hälften av samtliga abonnemang på fast bredband.

Regeringen redovisar vidare att trenden med kraftigt ökad datatrafik i mobilnäten fortsätter. Mellan 2015 och 2016 ökade trafikvolymen med 35 procent, vilket är en högre tillväxttakt än mellan 2014 och 2015, då ökningen var 29 procent.

Mobiltäckningen för både tal och mobilt bredband är, enligt regeringens redovisning, generellt sett god där människor vistas.

Europaparlamentet slöt i april 2017 en överenskommelse med ministerrådet om en förordning som innebär att EU:s resande invånare kan använda roaming för dataanvändning och telefoni inom EU utan tilläggskostnader. Som ett resultat kan svenska konsumenter fr.o.m. den 15 juni 2017 använda sin mobiltelefon för samtal, sms och datatrafik i övriga EU på samma sätt som i Sverige, utan roamingavgift.

#### *Resultatredovisning av delmålet om bredband*

Av regeringens resultatredovisning framgår att tillgången till bredband med hög överföringshastighet fortfarande är ojämnt fördelad mellan tätorter, småorter och mer glesbefolkade områden. I oktober 2016 var andelen hushåll utanför tätorter och småorter med tillgång till 100 megabit per sekund ca 22 procent, och andelen arbetsställen med motsvarande tillgång var något högre, ca 28 procent. Vad gäller mobilt bredband har i stort sett alla hushåll och företag, både i och utanför tätorter och småorter, tillgång till LTE.

Marknaden står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur, och investeringstakten ökar. Det finns dock områden i glesbygd och på landsbygden där marknaden inte planerar att bygga ut på egen hand, och regeringen har därför avsatt medel och möjliggjort stöd till bredbandsutbyggnad som kan användas i dessa områden.

#### **Resultatredovisning av målet om post**

Regeringen konstaterar att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. Brevvolymerna fortsätter att sjunka trots en god konjunktur, och klagomålen på postutdelningen har ökat som en följd av de kvalitetsproblem som förekommit på marknaden. Samtidigt fortsätter volymerna av paket och varubrev att öka till följd av tillväxten inom e-handelsmarknaden, och det finns inga tecken på att detta kommer att mattas av. Regeringen konstaterar att samhällsutvecklingen medför att postlagstiftningen måste förändras för att säkerställa att regleringen är ändamålsenlig i dagens digitaliserade samhälle och för framtiden.



Den totala brevvolymen har minskat stadigt sedan 2000, och den senaste femårsperioden har minskningstakten ökat. Den genomsnittliga nedgången är, enligt regeringens redovisning, ungefär 4 procent per år, vilket beror på elektronisk substitution.

Regeringen redovisar att antalet inkomna klagomål om postfrågor till Post- och telestyrelsen (PTS) har ökat. År 2016 var antalet enskilda kontakter med myndigheten 2 520 jämfört med 850 år 2015, en ökning med 197 procent. Oftast gäller det klagomål på utdelningen, antingen att försändelsen inte kommit fram, att man fått någon annans brev eller att posten har kommit fram för sent. Cirka 80 procent av klagomålen rör Postnord, vilket motsvarar operatörens volymandel på brevmarknaden, och resterande klagomål avser främst Bring Citymail Sweden AB.

Andelen brev som befordrats över natten har minskat under senare år och uppgick 2016 till 91,3 procent (vilket samtidigt uppfyller kravet om 85 procent).

Konkurrenssituationen på postmarknaden fortsätter att utvecklas långsamt. Postnord har fortfarande en dominerande ställning men tappar i brevvolymer snabbare än marknaden som helhet, inte bara på grund av digitaliseringen utan också till sina konkurrenter.

I april 2017 fanns det, likt föregående år, 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 brevfrösendelser var 80,7 procent 2016, jämfört med 83,6 procent 2015. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 17,5 procent 2016, jämfört med 15,4 procent 2015. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 1,8 procent 2016, jämfört med 1,0 procent 2015.

### **Resultatredovisning av målet om grundläggande betaltjänster**

Regeringen konstaterar att grundläggande betaltjänster är ett område som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, bl.a. tillgång till digital infrastruktur och bredbandsutbyggnad, insatser inom kommersiell service samt finansmarknaden. Digitaliseringen av betaltjänstmarknaden visar inga tecken på att avstanna. Av regeringens redovisning för 2016 framgår det att tillgången till grundläggande betaltjänster bedömdes vara bra eller tillfredsställande i 13 län och ganska dålig eller dålig i 8 län.

### **Utskottets ställningstagande**

#### *Inledande kommentarer*

Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor vid beredningen av budgetpropositionen. Utskottet har under 2017 liksom tidigare år genomfört en fördjupad och mer systematisk uppföljning av den resultat-

redovisning som ges för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen. Uppföljningen har genomförts av utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering. I bilaga 4 i detta betänkande redovisas uppföljningen i sin helhet.

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

Trafikutskottet har 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.

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

I resultatredovisningen beskriver regeringen att det vid Regeringskansliet pågår en översyn av preciseringarna av delmålen och ett arbete med att utveckla olika indikatorer. I dialogen med Regeringskansliet har det framkommit att utvecklingsarbetet har påverkat möjligheterna att ta fram ett lika fullödigt underlag som tidigare år, bl.a. från olika trafikmyndigheter. Utskottet noterar att det i årets redovisning därför saknas den bedömning av uppfyllelsen av preciseringar som gjorts tidigare år i tabellform för funktions- och hänsynsmålen. Av det skälet är regeringens analys och slutsatser i årets redovisning mer begränsade.

Oaktat det ovannämnda ser utskottet positivt på att flera transportmyndigheter arbetar med att utveckla indikatorer, och utskottet 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. Utskottet understryker att indikatorerna i första hand bör beskriva uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Utskottet ser även positivt på den fortsatta dialogen med Regeringskansliet om översynen av preciseringar och arbetet med att utveckla indikatorer.

### *Resultatredovisning av transportpolitiken*

Regeringen konstaterar att den långsiktiga måluppfyllelsen har förbättrats i vissa delar, medan det är längre till måluppfyllelse i andra delar. Därefter förs ett resonemang om vad som behövs för att omställningen ska ta fart. Regeringen konstaterar att kopplingen mellan ekonomisk utveckling och inrikes godstransportarbete har brutits. Det innebär att Sveriges ekonomi växer utan att den negativa miljöpåverkan från inrikes godstransporter ökar i samma utsträckning. Utskottet skulle ha önskat att redovisningen innehållit mer kvantitativa uppgifter över åren för att påvisa denna utveckling.

Utskottet noterar att regeringen anger att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Regeringen konstaterar samtidigt att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Utskottet anser att regeringens redovisning i denna del är otydlig och skulle tjäna på att förtydligas.

Utskottet vill framhålla betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Utskottet har tidigare påtalat att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område borde lämnas. Regeringens redovisning är fortfarande begränsad när det gäller redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Det är angeläget att jämförelser finns över flera år. Uppföljningsgruppen är medveten om frågans komplexitet men ser gärna att regeringen i sin redovisning lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat statens insatser fått.

Utskottet noterar regeringens redovisning av att trenden med sjunkande utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har avstannat och att det krävs ytterligare åtgärder för en minskning enligt målen. Regeringen konstaterar att transportsystemet inte fullt ut är långsiktigt hållbart. Det finns flera positiva trender, men även delar där det inte går tillräckligt snabbt. Utskottet vill återigen aktualisera frågan om redovisning av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser. Utskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. För att få en bättre helhetsredovisning av dessa utsläpp i transportsektorn anser utskottet att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

I sammanhanget vill utskottet särskilt uppmärksamma den studie om fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan som trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor planerar att presentera våren 2018. Syftet är att identifiera de mest realistiska alternativen för att öka andelen fossilfria drivmedel i Sverige. Studien ska presentera olika alternativ för att öka andelen fossilfria drivmedel i Sverige inom de närmaste åren. Detta är som ett led i övergången till en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen.

### *Resultatredovisning av politiken för informationssamhället*

I resultatredovisningen konstaterar regeringen att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. Utskottet vill, liksom förra året, betona vikten av att redovisningen renodlas och så långt som möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna. Utskottet ser positivt på att flera myndigheter arbetar med att utveckla indikatorer på området.

Utskottet noterar regeringens bedömning att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. Utskottet vill framhålla 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. Utskottet anser att det är oroväckande och allvarligt att tidigare års ökning av antalet klagomål fortsatte i än högre grad 2016. Med anledning av ovannämnda ökade antal klagomål på postutdelningen ser utskottet det som angeläget att regeringens kommande redovisning även i kommande redovisning fortsätter att redovisa resultatet av åtgärder och beskriver hur de gynnar en god kvalitet för posttjänsten i hela landet.

Utskottet har noterat att regeringen den 12 oktober 2017 beslutade om en ändring i postförordningen (2010:1049) med innebörden att den samhällsomfattande posttjänstens befodringskrav för brev med normalporto ändras från övernattbefordran till tvådagarsbefordran. Vidare beslutades att minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. Beslutet om ändring i postförordningen träder i kraft den 1 januari 2018.

Regeringen har vidare lämnat proposition 2017/18:41 Ändringar i postlagen till riksdagen med förslaget att PTS ska få utfärda föreskrifter om på vilket sätt den samhällsomfattande posttjänstens krav på utdelning av postförsändelser ska fullgöras. Vidare föreslår regeringen att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det gäller uppgifter som är nödvändiga för uppföljning av utvecklingen på postområdet och för bevakning av att posttjänsterna svarar mot samhällets behov och av att en väl fungerande samhällsomfattande posttjänst av god kvalitet finns tillgänglig för alla användare. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 april 2018.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet vill framhålla att det välkomnar översynen av preciseringar av delmålen och arbetet med att utveckla olika indikatorer som pågår inom Regeringskansliet. Utskottet understryker att indikatorerna i första hand bör beskriva uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Utskottet ser också positivt på den fortsatta dialogen med Regeringskansliet om översynen av preciseringar och arbetet med att utveckla indikatorer.

Utskottet har noterat att regeringen inte uttryckligen har kommenterat de fördjupade uppföljningar som trafikutskottet låtit göra. Utskottet skulle därför gärna se att regeringen kommande år återkommer med en sådan redovisning.

Utskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. För att få en bättre helhetsredovisning av dessa utsläpp i transportsektorn anser utskottet att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av målpuppfyllelsen.

Utskottet uppmärksammar regeringens bedömning om att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. Med anledning av ökade antal klagomål på postutdelningen ser utskottet det som angeläget att regeringens kommande redovisning även i fortsättningen innehåller ett noggrant redovisat resultat av åtgärder och upplysningar om hur de gynnar en god kvalitet för posttjänsten i hela landet.

## Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet. Utskottet pekar bl.a. på att den flygstrategi som regeringen har presenterat inte kan bedömas vara tillräcklig för att ge svenskt flyg goda villkor och förutsättningar. Vidare tillkännager riksdagen för regeringen att den bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Utskottet framhåller att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas.

Jämför reservation 1 (S, MP, V) och 2 (S, MP, V) samt särskilt yttrande 1 (V).

### Bakgrund

I budgetpropositionen för 2018 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av 18 tillkännagivanden, varav 9 uppges vara slutbehandlade.

Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att

tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Även skälen till varför regeringen inte har tillgodosett tillkännagivandet bör redovisas. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att berört utskott lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen i t.ex. budgetpropositionen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande.

### **Slutbehandlade tillkännagivanden**

I budgetpropositionen har regeringen redogjort för nio slutbehandlade tillkännagivanden. Dessa redovisas närmare i det följande, undantaget tillkännagivandena om en strategi för luftfarten och om regionala flygplatser som behandlas i egna avsnitt längre ned, liksom tillkännagivandet om en nationell cykelstrategi som behandlas i avsnittet om anslagen för 2018.

I riksdagsskrivelse 2014/15:144 tillkännagavs att regeringen bör se över möjligheterna för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn (bet. 2014/15:TU7), och i riksdagsskrivelse 2015/16:98 tillkännagavs att regeringen bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament att nå ökad effektivitet (bet. 2015/16:TU1). I budgetpropositionen pekar regeringen på det beslut om förordningsändringar som fattades den 22 juni 2017. Regeringen framhåller att Transportstyrelsen sedan tidigare hade möjlighet att frångå kravet på full kostnadstäckning på ett antal områden, men genom beslutet från den 22 juni 2017 bemyndigade regeringen Transportstyrelsen att frångå kravet på full kostnadstäckning på ytterligare några områden inom luftfart och sjöfart.

I riksdagsskrivelse 2015/16:193 tillkännagavs att regeringen bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9). Regeringen pekar bl.a. på den av regeringen beslutade svenska luftfartsstrategin, där det bl.a. framgår att det finns fortsatt potential att minska flygets klimatpåverkande utsläpp och att utvecklingen av nya motorer, material, teknik och processer som minskar bränsleförbrukningen måste fortsätta att stödjas. Regeringen framhåller att ett fortsatt arbete behöver göras för att se över marknadsförutsättningarna för bl.a. biobränsle. Regeringen konstaterar vidare att uppdraget till Statens energimyndighet att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta är en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Statens energimyndighet redovisade uppdraget och en strategisk plan den 28 april 2017. Statens energimyndighet, Trafikverket, Naturvårdsverket, Boverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen har inom ramen för ovan nämnda uppdrag tagit fram förslag till åtaganden och åtgärder i omställningen. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2016/17:101 tillkännagavs att regeringen bör verka för globala lösningar där sjöfarten och luftfarten kan bära sina klimatkostnader (bet. 2016/17:TU4). Regeringen framförde i budgetpropositionen bl.a. att

FN:s flygorgan ICAO fattade beslut om att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg i början av oktober 2016. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen framhåller att den bedrev ett aktivt påverkansarbete i de förhandlingar som föregick ICAO:s beslut och att den kommer att fortsätta att vara aktiv i arbetet med att införa ICAO:s globala klimatstyrmedel så att det blir miljömässigt effektivt och så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. När det gäller den internationella sjöfarten framhåller regeringen att den internationella sjöfartsorganisationen IMO har beslutat att ta fram en strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. Regeringen framhåller att den har varit och kommer att fortsätta vara aktiv i detta arbete. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2016/17:205 tillkännagavs att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i det framtida trafiksäkerhetsarbetet säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister (bet. 2016/17:TU11). I budgetpropositionen framhåller regeringen att den 2016 beslutade om inriktningsdokumentet Nystart för Nollvisionen, som beskriver regeringens strategi på trafiksäkerhetsområdet. Regeringen konstaterar i detta dokument att den vill se fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet och att utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Regeringen pekar vidare på att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppet för att vidta åtgärder anpassade efter detta. Regeringen anser därmed att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

Utskottet har inget att invända mot regeringens bedömning av ovan redovisade slutbehandlade tillkännagivanden.

### **Tillkännagivanden under beredning**

I budgetpropositionen har regeringen vidare redovisat följande tillkännagivanden där beredning fortfarande pågår.

- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181).
- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut (bet. 2013/14:TU19, rskr. 2013/14:372).
- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad trafikutskottet anför om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse

för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelbana finns (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123).

- Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206).
- Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats och tillkännager detta för regeringen (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226).
- Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svavel-direktivet och tillkännager detta för regeringen (bet. 2015/16:TU17, rskr. 2015/16:296).
- Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet och tillkännager detta för regeringen (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).
- Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen och tillkännager detta för regeringen (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).
- Riksdagen ställer sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten och tillkännager detta för regeringen (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185).

## En strategi för luftfarten

### **Riksdagens tillkännagivanden**

Riksdagen riktade våren 2015 ett tillkännagivande till regeringen om att det inom en snar framtid bör tas fram en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Utskottet pekade på att flyget spelar en viktig roll för Sverige och att de stora avstånden i landet gör att ett fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Sveriges avlägsna placering gör även att ett väl utbyggt flygnät till resten av världen är en förutsättning för såväl näringslivets tillväxt som privatpersoners möjlighet att resa. Utskottet menade att det är viktigt att människor inom både näringslivet och den offentliga förvaltningen lätt kan ta sig till Stockholm eller ut i världen samt att Försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. Utskottet pekade



även på att en väl fungerande flygplatsinfrastruktur har stor betydelse för besöksnäringen och möjligheterna att ta emot ökad turism från den övriga världen.

Våren 2017 riktade riksdagen ett nytt tillkännagivande till regeringen om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185). Efter en genomgång av regeringens presenterade flygstrategi konstaterade utskottet att fokus inte har lagts på sådana åtgärder som kan stärka flygets konkurrenskraft. Vidare framhöll utskottet att regeringen i stället verkar välja att lyfta fram åtgärder som kan förväntas ha direkt motsatt syfte. Utskottet pekade på att detta gäller framför allt det i utskottsmajoritetens ögon ovälkomna förslaget om en nationell flygskatt; regeringen uttalade i flygstrategin tydligt sin ambition att en sådan ska införas. Utskottet framhöll att den flygstrategi som regeringen presenterade inte kan bedömas vara tillräcklig utan ansåg att de former och riktlinjer som den nuvarande regeringen har som inriktning i arbetet för en flygstrategi bör ändras och ges en ny inriktning. Utskottet ansåg att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet.

### **Regeringens motivering**

I budgetpropositionen för 2018 framhåller regeringen att den beslutade om en svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590/MRT) den 26 januari 2017. Regeringen pekar på att flygstrategin togs fram i samråd med såväl bransch som myndigheter och att flygstrategin innehåller sju fokusområden som adresserar de möjligheter och utmaningar som följer av samhälls- och omvärldsutvecklingen. Vidare anger regeringen att förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras samtidigt som flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. Flygstrategin tar enligt regeringen upp bl.a. betydelsen av ett hållbart flygresande, rättvisa villkor och sund konkurrens, betydelsen av att utveckla Arlanda flygplats som nav och storflygplats samt ökad export av svenska varor och tjänster. Regeringen framhåller att flygstrategin vägleder det fortsatta arbetet inom luftfartsområdet. I budgetpropositionen anges att regeringen därmed anser att de båda tillkännagivandena om en strategi för luftfarten är slutbehandlade.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att Sveriges geografiska förutsättningar innebär att flyget spelar en viktig roll i det samlade transportsystemet och har stor betydelse för att binda samman Sverige och skapa god tillgänglighet för övriga världen. Eftersom Sverige är ett till ytan stort land med en relativt liten befolkning utgör flyget på vissa håll det enda realistiska transportalternativet.

Genom att erbjuda svenskt flyg goda villkor och förutsättningar får flygbolagen möjlighet att investera i framtidens teknik, vilket i sin tur kan minska miljöpåverkan och bidra till ett hållbart resande.

I januari 2017 presenterade regeringen en luftfartsstrategi. Efter en genomgång av regeringens presenterade flygstrategi konstaterade utskottet att fokus inte har lagts på sådana åtgärder som kan stärka flygets konkurrenskraft. Utskottet har inte ändrat uppfattning utan anser fortfarande att regeringen i stället har valt att lyfta fram åtgärder som kan förväntas ha direkt motsatt syfte. Utskottet vill särskilt peka på det i utskottsmajoritetens ögon ovälkomna förslaget om en nationell flygskatt. Enligt utskottets mening är detta inte rätt väg att gå. Utskottet anser därför att den flygstrategi som regeringen har presenterat inte kan bedömas vara tillräcklig för att ge svenskt flyg goda villkor och förutsättningar och anser därför att de former och riktlinjer som den nuvarande regeringen har som inriktning i arbetet för en flygstrategi bör ändras och ges en ny inriktning.

Utskottet delar således inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet är slutbehandlat utan ser behov av att riksdagen återigen tillkännager för regeringen att det behövs en flygstrategi med syftet att stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt inom flygbranschen och att säkra näringslivets och privatpersoners behov av transporter i hela landet.

## Regionala flygplatser

### Riksdagens tillkännagivande

I riksdagsskrivelse 2016/17:101 tillkännagavs att regeringen i sin aviserade flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4). Utskottet pekade på att den ekonomiska situationen är bekymmersam för många regionala flygplatser. I en rapport från Trafikanalys (rapport 2016:4) uppmärksammas att de allra flesta icke-statliga flygplatser med linjetrafik redovisar ett ekonomiskt underskott, vilket gör dem beroende av olika former av offentligt stöd. Enligt Trafikanalys finns det olika anledningar till detta, bl.a. att Sverige jämfört med många andra länder har en låg befolkningstäthet och att vissa delar av landet är mycket glest befolkade. Många regionala flygplatser behöver därför statliga och kommunala åtgärder för att överleva. Utskottet pekade även på att det mot bakgrund av att EU-kommissionen för närvarande genomför granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd råder en osäkerhet kring hur framtiden ska bli för dessa.

Utskottet ansåg därför att det är angeläget att regeringen i sin aviserade flygstrategi tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever och tillkännagav för regeringen att den bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

## Regeringens motivering

I budgetpropositionen framhåller regeringen att den beslutade om en nationell flygstrategi den 26 januari 2017. I flygstrategin understryker regeringen de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. De statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är därför betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser men bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ, anser regeringen. Vidare framhåller regeringen att stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser. Regeringen pekar vidare på att Europeiska kommissionen den 17 maj 2017 inom ramen för det allmänna gruppundantaget (GBER – general block exemption regulation) har antagit reviderade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige har lämnat till kommissionen och innebär exempelvis att driftstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen. De nya reglerna ska genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en mycket betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling. Utskottet vill vidare framhålla att de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Transportpolitiken ska präglas av ett starkt trafikslagsövergripande perspektiv och ett stort regionalt och lokalt inflytande över infrastrukturinvesteringar. Utskottet vill därför understryka att det är viktigt att regeringen systematiskt arbetar för att stärka villkoren för svenskt flyg.

Utskottet har tidigare framhållit att det är angeläget att regeringen i sin aviserade flygstrategi tar i beaktande de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever. Riksdagen har också riktat ett tillkännagivande till regeringen att den bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Mot den bakgrunden kan utskottet tyvärr konstatera att det inte delar regeringens bedömning om att tillkännagivandet kan anses vara slutbehandlat genom de åtgärder som angetts i budgetpropositionen. Utskottet anser i stället att de problem som de regionala flygplatserna i dag upplever dessvärre inte får en tillräckligt ingående och allsidig belysning i den flygstrategi som regeringen har presenterat. Utskottet kan även konstatera att

den i budgetpropositionen föreslagna flygskatten också riskerar att försämra möjligheterna för de regionala flygplatserna. Utskottet vill därför understryka att det behövs ett mer systematiskt arbete än i dag för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas. Utskottet menar även att det behövs en översyn av de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt kunna bidra till tillväxten.

Utskottet anser därför att riksdagen återigen bör rikta ett tillkännagivande till regeringen om att den bör värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad.

## Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger regeringens skrivelse 2017/18:13 till handlingarna och avslår ett motionsyrkande om Trafikverkets redovisning av eftersläpande vägunderhåll som har väckts med anledning av skrivelsen. Utskottet hänvisar bl.a. till det uppdrag som regeringen givit Trafikverket att återkomma med en redogörelse för vilka effektsamband som saknas när det gäller underhållsåtgärder och vad Trafikverket gör för att utveckla nya effektsamband för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv användning av resurserna.

Jämför reservation 3 (V).

### Riksrevisionens granskning

Riksrevisionen konstaterar i sin rapport (RiR 2017:8) att vägnätets tillstånd har förbättrats sett över en längre tidsperiod, men att endast marginella förändringar har skett de senaste åren. Enligt Riksrevisionen finns det brister både i Trafikverkets kunskap om vägnätets tillstånd och i den ekonomiska planeringen av underhållet. Förbättringar på dessa områden skulle möjliggöra ett mer kostnadseffektivt underhåll av belagda vägar, anser Riksrevisionen.

Mot bakgrund av vad som framkommit rekommenderar Riksrevisionen att regeringen ser över Trafikverkets möjligheter och villkor för anslagskredit för drift och underhåll av vägar. Trafikverket skulle då kunna ges möjlighet att använda anslagskrediten för att parera kostnadsvariationer som kan uppkomma på grund av externa faktorer som väder (vinterväghållning) och kraftiga förändringar av råvarupriser. Det skulle ge myndigheten bättre förutsättningar att prioritera utifrån kostnadseffektivitet samt att planera upphandlingar bättre. Riksrevisionen föreslår också att Trafikverket bör förbättra metodiken för bedömningar av eftersläpande underhåll och tydligt redovisa brister i underlagen till regeringen. Trafikverket rekommenderas även att

påbörja arbetet med att tillämpa ytterligare effektsamband i arbetet med prioriteringen av underhållsåtgärder. Det skulle öka möjligheten att grunda dessa på samhällsekonomiska analyser, enligt Riksrevisionen.

### **Regeringens bedömning**

Regeringen anför i sin skrivelse (2017/18:13) med anledning av granskningen att man instämmer i Riksrevisionens iakttagelser av hur Trafikverket bedriver underhåll av vägar. Regeringen anser att det är av stor vikt att Trafikverket har god kunskap om väganläggningens samlade tillstånd och att kunskapen utgör underlag för att kunna genomföra korrekta bedömningar och prioriteringar av åtgärder.

Vad gäller Trafikverkets möjligheter och villkor för nyttjandet av anslagskrediten hänvisar regeringen till budgetlagens (2011:203) bestämmelser och till Trafikverkets regleringsbrev med kompletterande anvisningar om vad som gäller i denna fråga. Regeringens hållning är att anslagskrediten ska användas för att omhänderta oförutsedda händelser som inte går att planera för eller förutse, som t.ex. katastrofer, översvämningar, urspårningar och brand.

Regeringen ser allvarligt på Riksrevisionens iakttagelser om att Trafikverkets utveckling och tillämpningen av ytterligare effektsamband för vägunderhåll går långsamt. Den 21 september 2017 gav därför regeringen i uppdrag åt Trafikverket att återkomma med en redogörelse för vilka effektsamband som saknas när det gäller underhållsåtgärder och vad Trafikverket gör för att utveckla nya effektsamband för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv användning av resurserna. Regeringen påminner i sammanhanget om att myndigheten har i uppgift att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser, vilket framgår av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Regeringen påminner i skrivelsen om det övergripande transportpolitiska målet som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringens uppfattning är således att samhällsekonomisk nytta ska vara en utgångspunkt när underhållsåtgärder planeras och genomförs. Regeringen noterar att Trafikverket har infört arbetssätt och system som möjliggör en större systematik i planeringen av underhållsåtgärder och att man från regeringens sida följer detta arbete. Trafikverket bedriver enligt regeringen ett fortsatt arbete med att utveckla och tillämpa bl.a. ett register med både väg- och järnvägsdata som ska ge information på ett enhetligt sätt. Trafikverket håller även på att utveckla ett underhållssystem som ska ge data om anläggningens tillstånd och förändringar, genomförda underhållsåtgärder och kostnader för utförd underhåll. Enligt regeringens bedömning kommer detta att medföra att Trafikverket kommer att stärka sin förmåga att analysera underhållsbehov, prioritera rätt åtgärder och följa upp effekter av åtgärder i anläggningen.

## Motionen

Med anledning av regeringens skrivelse uppmärksammar Emma Wallrup m.fl. (V) i kommittémotion 2017/18:3909 några av de slutsatser som Riksrevisionen redovisar i rapporten om Trafikverkets underhåll av vägar. Bland annat konstateras att tillståndet för det lågtrafikerade vägnätet har försämrats över tid, vilket motionärerna anser inte är acceptabelt. Motionärerna understryker i sammanhanget att ett effektivt underhåll av vägnätet är avgörande för en fungerande infrastruktur och att om underhållet brister får det stora negativa konsekvenser inte minst för stora delar av landsbygden där vägnätet är helt avgörande för resor och transporter.

För att minska klyftan när det gäller underhållstillståndet på högtrafikerade respektive lågtrafikerade vägar ansluter sig motionärerna därför till Riksrevisionens uppfattning att Trafikverkets metodik behöver förbättras för att kunna bedöma eftersläpande underhåll.

Mot denna bakgrund yrkar motionärerna på att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förbättra metodiken för bedömningar av eftersläpande vägunderhåll och tydligt redovisa kunskapsbrister i underlagen till regeringen.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis välkomna Riksrevisionens granskning, inte minst mot bakgrund av de betydande summor som årligen avsätts till drift och underhåll av det statliga vägnätet. Utskottet konstaterar att regeringen i huvudsak ställer sig bakom de iakttagelser som Riksrevisionen redovisar i rapporten om Trafikverkets underhåll av vägar.

Riksrevisionen identifierar i sin rapport ett antal brister i fråga om Trafikverkets kunskap om vägnätets tillstånd och den ekonomiska planeringen av underhållet. Vad gäller myndighetens prioriteringar av underhållsåtgärder anser Riksrevisionen att Trafikverket i större utsträckning behöver utveckla och tillämpa effektsamband för vägunderhåll. Utskottet påminner i sammanhanget om att även Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i en tidigare rapport har efterlyst kompletterande metoder och modeller för att göra rätt prioriteringar vad gäller underhållet av det lågtrafikerade vägnätet. VTI påpekar att denna typ av vägar visserligen har låga trafikflöden men att fordonsförare som regelbundet använder dessa vägar drabbas av ökade driftkostnader och sämre komfort. Utskottet välkomnar därför regeringens initiativ att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en handlingsplan för att fortsätta att utveckla och tillämpa samhällsekonomiska metoder som ska tillämpas för planering och prioritering av olika drift- och underhållsåtgärder. Utskottet vill framhålla att handlingsplanen ska inkludera en beskrivning av vilka data och system inom myndigheten som är viktiga vid utvecklingen av de samhällsekonomiska metoderna och en analys av om dessa data och system har den status och kvalitet som krävs för att de ska kunna användas i utvecklingen och tillämpningen av dessa samhällsekonomiska metoder. För att uppnå största möjliga resurs- och kostnadseffektivitet i arbetet med

vägenderhållet är det enligt utskottets mening av central betydelse att Trafikverket använder sig av väl underbyggda samhällsekonomiska metoder.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 betonar att myndighetens ambition är att upprätthålla en grundläggande standard även i det lågtrafikerade vägnätet och framför allt i de områden där vägen är det enda alternativet. Enligt Trafikverkets förslag kommer standarden på de lågtrafikerade vägarna att behållas och i vissa delar förbättras med avseende på robusthet och kapacitet.

Vad gäller Riksrevisionens rekommendation till regeringen att se över Trafikverkets möjligheter och villkor för anslagskredit för drift och underhåll av vägar noterar utskottet att regeringen i skrivelsen hänvisar till budgetlagens bestämmelser om möjligheten till anslagskrediter. Regeringen framhåller också att Trafikverket har möjlighet att vända sig till regeringen som kan fatta beslut om att medge ett planerat kreditutnyttjande om särskilda omständigheter föreligger inom underhållsverksamheten, och dessa omständigheter ligger utanför de tidigare angivna ändamålen som krediten normalt avser.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att frågan om det långsiktiga underhållet av vägnätet, även det lågtrafikerade, är väl beaktad och att regeringsuppdraget till Trafikverket tillgodoser vad som framförs i kommittémotionen om att regeringen bör ge myndigheten i uppdrag att förbättra metodiken för bedömningar av eftersläpande vägenderhåll och tydligt redovisa kunskapsbrister i underlagen till regeringen. Utskottet anser således att motion 2017/18:3909 (V) bör avstyrkas och regeringens skrivelse läggas till handlingarna.

## Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för budgetåret 2018 sammanlagt 56 419 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 2017/18:1 utgiftsområde 22 och avslår samtliga motionsförslag om alternativa anslagsfördelningar.

Jämför särskilt yttrande 2 (M), 3 (SD), 4 (C), 5 (L) och 6 (KD).

### Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I transportpolitik ingår infrastruktur och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Frågor om digitalisering inom offentlig förvaltning har flyttat från utgiftsområde 22 Kommunikationer till utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och förvaltning.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att 56 419 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2018. För 2019 beräknas anslagsnivån till 59 487 miljoner kronor och för 2020 till 60 833 miljoner kronor.

Budgetpropositionen 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., samt statsbidrag till kommuner för hantering av fordon som är registrerade på s.k. fordonsmålvakter
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar



- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt
- åtgärder i nationalstadsparken
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafik-anläggningar (inklusive 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 alkolås 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 av 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 talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS
- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten
- att ersätta transportörer för kostnader för identitetskontroller som utförs med stöd av lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet
- investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionshinder
- bidrag till kollektivtrafik till skolungdomar under sommarlov

- utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

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 transeuropeiska nät, TEN-T, och den nya fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF.

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

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen
- system- och administrationsutgifter för trängselskatten i Stockholm.

Anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* får användas till utgifter för

- finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2018 enligt följande tabell:

**Tabell 1 Budgetförslag för 2018 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.**

*Miljoner kronor*

| Anslag |   | 2017   | 2018    |
|--------|---|--------|---------|
|        |   | Anslag | Förslag |
| 1:1    | Utveckling av statens transportinfrastruktur                    | 24 124 | 25 513  |
| 1:10   | Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk | 150    | 150     |
| 1:11   | Trängselskatt i Stockholm                                       | 1 449  | 1 529   |
| 1:14   | Trängselskatt i Göteborg  | 1 027  | 900     |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av fördelningen på poster för anslag 1:1 redovisas i tabellen nedan.

**Tabell 2 Anslag 1:1 – fördelning på anslagsposter***Miljoner kronor*

|                                       | 2017          | 2018          | 2019          |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|                                       | Prognos       | Budget        | Beräknat      |
| Större investeringar i nationell plan |               |               |               |
| – Väginvesteringar                    | 4 299         | 5 579         | 5 864         |
| – Järnvägsinvesteringar               | 8 227         | 8 405         | 8 539         |
| – Sjöfartsinvesteringar               | 449           | 430           | 316           |
| – Luftfartsinvesteringar              | 150           | 49            | 50            |
| Övriga investeringar                  | 3 387         | 3 507         | 3 506         |
| Investeringar i regional plan         | 3 527         | 2 851         | 2 883         |
| Övrig verksamhet                      | 1 939         | 2 333         | 2 371         |
| Räntor och återbetalning av lån       | 2 108         | 2 330         | 2 379         |
| Kammarkollegiets disposition          | 2             | 27            | 28            |
| <b>Summa</b>                          | <b>24 089</b> | <b>25 513</b> | <b>25 936</b> |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

**Förklaring av ändringar**

Det kan inledningsvis konstateras att riksdagen har beslutat om en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2018–2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Regeringen framför att de ökade verksamhetsvolymerna som följer av riksdagens beslut medför stora utmaningar för Trafikverket. För att ge Trafikverket förbättrade förutsättningar att möta denna utmaning föreslår regeringen en förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med 45 miljoner kronor 2018. Finansiering sker delvis genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 23 miljoner kronor 2018.

Vidare anger regeringen att stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2018 är en del av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet och beräknas omfatta 1 miljard kronor per år 2018–2029.

Regeringen föreslår i årets budgetproposition en satsning på investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll. Som ett första steg ska relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. Satsningen omfattar totalt 78 miljoner kronor under perioden 2018–2020, varav 63 miljoner kronor för investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor för drift av dessa. Regeringen föreslår att anslaget 1:1 ökas med 15 miljoner kronor 2018.

Kostnaderna för Trafikverkets arbete med bilstöd till personer med funktionsnedsättning ska fr.o.m. 2018 belasta anslaget 1:1. Regeringen föreslår därför att anslaget ökas med 3 miljoner kronor fr.o.m. 2018.

Regeringen har beslutat att Trafikverket och Statens maritima museer ska inleda förberedelser för att föra över uppgiften att förvalta och utveckla Sveriges järnvägmuseum och de samlingar som Trafikverket ansvarar för till

Statens maritima museer. Riksdagen har beslutat att de uppgifter och verksamheter som avser bevarande av transporthistoriska samlingar och som finansieras från anslaget 1:1 ska flyttas till utgiftsområde 17 Kultur, medier, trosamfund och fritid (prop. 2016/17:100, bet. 2016/17:KU26, rskr. 2016/17:305). Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 minskas med 47 miljoner kronor fr.o.m. 2018.

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen en utökning av den satsning på kollektivtrafik på landsbygden som aviserades i budgetpropositionen för 2016. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 ökas med 85 miljoner kronor 2018.

Trafikverket ska genomföra förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät i syfte att öka framkomlighet och förbättra trafikmiljön. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 ökas med 50 miljoner kronor 2018.

Regeringen föreslår vidare att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 ökas med 350 miljoner kronor 2018.

Regeringen har sett ett behov av att vidta olika åtgärder i syfte att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter. Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att medel anvisas som ett riktat statsbidrag till kommuner. Dessa medel bör användas för att öka bortforsling, uppställning och skrotning av de aktuella fordonen. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 ökas med 25 miljoner kronor 2018.

Mot bakgrund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet och händelser som visat på samhällets sårbarhet ser regeringen ett behov av att förstärka totalförsvaret under kommande år. Regeringen föreslår därför att 40 miljoner kronor per år anvisas fr.o.m. 2018 i syfte att stärka Luftfartsverkets, Sjöfartsverkets, Trafikverkets och Transportstyrelsens arbete med civilt försvar inom transportområdet.

## **Investeringar**

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

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

Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande beräknas uppgå till 26 501 miljoner kronor under 2018.

**Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket**

*Miljoner kronor*

|   | 2017          | 2018          | 2019          | 2020          |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
|   | Prognos       | Budget        | Beräknat      | Beräknat      |
| <i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>  |               |               |               |               |
| Järnväg – nationell plan                                | 9 599         | 9 917         | 11 020        | 12 925        |
| Järnväg – regional plan                                 | 487           | 383           | 126           | 396           |
| Väg – nationell plan                                    | 7 683         | 9 597         | 11 543        | 13 824        |
| Väg – regional plan                                     | 2 154         | 2 458         | 2 276         | 1 866         |
| <i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>      |               |               |               |               |
| Reinvesteringar i järnväg                               | 2 957         | 1 960         | 3 034         | 3 904         |
| Reinvesteringar i vägar                                 | 1 914         | 2 186         | 2 392         | 2 237         |
| <b>Summa utgifter</b>                                   | <b>24 794</b> | <b>26 501</b> | <b>30 391</b> | <b>35 152</b> |
| <i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>       |               |               |               |               |
| Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur | 15 810        | 17 539        | 17 171        | 18 252        |
| Anslag 1:10 EU-stöd TEN                                 | 172           | 71            | 34            |               |
| Anslag 1:11 Trängselskatt Stockholm                     | 1 264         | 2 065         | 895           | 534           |
| Anslag 1:14 Trängselskatt Göteborg                      | 880           | 739           | 860           | 885           |
| Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)               | 372           | 133           | 4 369         | 7 600         |
| Förskotteringslån                                       | -95           | -197          | 6             | -50           |
| Medfinansiering   | 1 520         | 2 005         | 1 630         | 1 790         |
| <i>Finansiering av vidmakthållande</i>                  |               |               |               |               |
| Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur     | 4 730         | 4 146         | 5 426         | 6 141         |
| Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)               | 141           |               |               |               |
| <b>Summa finansiering</b>                               | <b>24 794</b> | <b>26 501</b> | <b>30 391</b> | <b>35 152</b> |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

#### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 106 229 000 000 kronor 2019–2050.

Regeringen redovisar att det i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, som Västlänken i Göteborg. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas, enligt propositionen. De exakta tidpunkterna för

kontraktsteckandet 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 enligt regeringen 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 väganknutna projekt i Stockholmsregionen. De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i bemyndigandet av samma skäl som ovan.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 676 000 000 kronor 2019–2057.

#### *Trängselskatt i Göteborg*

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

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 538 000 000 kronor 2019–2037.

### **Låneram**

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

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

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

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

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2018 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 39 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

I tabell 4 nedan redovisas den ackumulerade skulden 2017–2019 och i diagram 1 den ackumulerade skulden 2016–2025.

**Tabell 4 Beräknad låneskuld 2017–2019 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån**

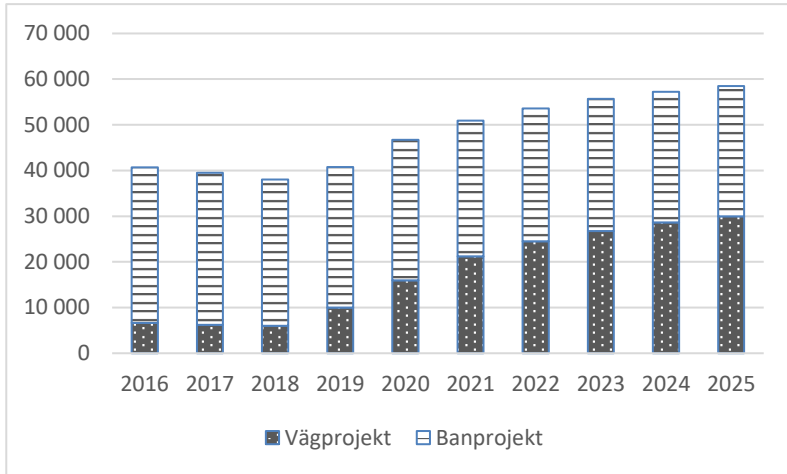
*Miljoner kronor*

| Objekt                                   | 2017          | 2018          | 2019          |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Broinvesteringar                         | 32            | 25            | 19            |
| E6 Svinesundsförbindelsen                | 322           | 265           | 206           |
| Prioriterade vägprojekt                  | 4 123         | 3 883         | 3 643         |
| E4 Sundsvall                             | 1 266         | 1 233         | 1 211         |
| Riksväg 50 Motala–Mjölby                 | 457           | 454           | 451           |
| Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar) | 0             | 0             | 0             |
| Investeringar i Stockholmsregionen       | 0             | 0             | 3 971         |
| Skurubron                                | 0             | 133           | 531           |
| El- och teleanläggningar                 | 5 641         | 5 387         | 5 133         |
| Prioriterade järnvägsprojekt             | 14 010        | 13 393        | 12 776        |
| Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)  | 0             | 0             | 0             |
| Botniabanan                              | 13 664        | 13 235        | 12 806        |
| <b>Summa</b>                             | <b>39 515</b> | <b>38 008</b> | <b>40 747</b> |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

### Diagram 1 Beräknad låneskuld 2016–2025 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

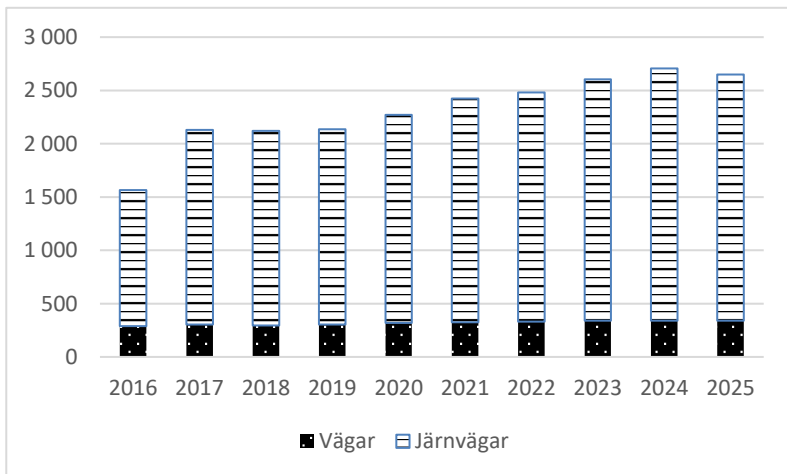


Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

Kostnaden för räntor och amortering av lån för prioriterade infrastruktur-objekt, el- och teleanläggningar samt Botniabanan belastar anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. I diagram 2 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet för perioden 2016–2025 för dessa kostnader. Kostnader för räntor och amortering av lån för dels de projekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen och Västsvenska infrastrukturpaketet delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt, dels de avgiftsfinansierade broarna kommer att finansieras genom inkomster från trängselskatt respektive avgifter.

### Diagram 2 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor



Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.



## Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

### Anslaget

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

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statsbidrag till drift av enskilda vägar
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta
- kommunikationer till Holmön
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader som gäller godstransporter på väg respektive inom sjöfarten
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2018 enligt följande tabell:

**Tabell 5 Budgetförslag för 2018 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.**

*Miljoner kronor*

| Anslag |   | 2017   | 2018    |
|--------|---|--------|---------|
|        |   | Anslag | Förslag |
| 1:2    | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 21 556 | 21 347  |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

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

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

|                                      | 2017          | 2018          | 2019          |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|
|                                      | Prognos       | Budget        | Beräknat      |
| <i>Vidmakthållande väg</i>           | 12 408        | 12 993        | 14 091        |
| – Drift och underhåll                | 10 149        | 10 683        | 11 709        |
| – Bärighet och tjälsäkring           | 1 068         | 1 184         | 1 234         |
| – Bidrag för drift av enskild väg    | 1 191         | 1 126         | 1 148         |
| <i>Vidmakthållande järnväg</i>       | 8 995         | 8 176         | 9 322         |
| – Drift, underhåll och trafikledning | 8 995         | 8 176         | 9 322         |
| <i>Forskning och innovation</i>      | 181           | 179           | 182           |
| <b>Summa</b>                         | <b>21 583</b> | <b>21 347</b> | <b>23 595</b> |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

**Förklaring av ändringar**

Som framgår av föregående avsnitt har riksdagen beslutat om en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Regeringen framför att de ökade verksamhetsvolymerna som följer av riksdagens beslut medför stora utmaningar för Trafikverket. För att ge Trafikverket förbättrade förutsättningar att möta denna utmaning föreslår regeringen en förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med 45 miljoner kronor 2018. Finansiering sker delvis genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 22 miljoner kronor 2018.

Regeringen föreslår en satsning på investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll. Som ett första steg ska relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. Satsningen omfattar totalt 78 miljoner kronor under perioden 2018–2020, varav 63 miljoner kronor för investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor för drift av dessa. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:2 ökas med 3 miljoner kronor 2018.

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen en satsning på förbättrat vägunderhåll. Satsningen inriktas på vägar på landsbygden. Regeringen lyfter vidare fram åtgärder för bärighet och tjälsäkring. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:2 ökas med 100 miljoner kronor 2018.

Inom ramen för sitt ansvar som infrastrukturförvaltare och som ett led i att öka säkerheten och tryggheten planerar Trafikverket för en översyn och utökning av antalet järnvägsstationer som har bevakning och kameraövervakning samt en förstärkning av trygghetsskapande åtgärder. Kostnaderna som belastar Trafikverket är bl.a. kostnader för teknisk övervakningsutrustning, arbetsledning och andra omkostnader till ett belopp av 44,3 miljoner kronor 2018.

Trafikverket har fortlöpande behov av att se till att det statliga väg- och järnvägsnätet förvaltas så att trafiksäkerheten säkerställs och anläggningarnas

status upprätthålls. Trafikverket ska inom ramen för underhållsverksamheterna för väg och järnväg skapa sysselsättning till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Kostnaderna som belastar Trafikverket är i huvudsak kostnader för arbetsledning, maskiner och andra omkostnader upp till ett belopp av 60 miljoner kronor per år, varav hälften utgör vägunderhåll och hälften järnvägsunderhåll.

### **Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 745 000 000 kronor 2019–2022. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i bemyndigandet – utan en sådan försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande.

### *Övriga trafikslagsövergripande frågor*

#### **Anslagen**

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

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

Anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* får användas till utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

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

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2018 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 7 Budgetförslag för 2018 för trafikslagsövergripande frågor**

*Miljoner kronor*

| Anslag |  | 2017   | 2018    |
|--------|--|--------|---------|
|        |  | Anslag | Förslag |
| 1:3    | Trafikverket                                 | 1 305  | 1 387   |
| 1:7    | Trafikavtal                                  | 920    | 930     |
| 1:8    | Viss internationell verksamhet               | 29     | 29      |
| 1:9    | Statens väg- och transportforskningsinstitut | 48     | 54      |
| 1:12   | Transportstyrelsen                           | 2 093  | 2 140   |
| 1:13   | Trafikanalys                                 | 65     | 68      |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

### Förklaring av ändringar

Som framgår av tidigare avsnitt har riksdagen beslutat om en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). De ökade verksamhetsvolymer som följer av riksdagens beslut medför enligt regeringen stora utmaningar för Trafikverket. För att ge Trafikverket förbättrade förutsättningar att möta denna utmaning föreslår regeringen en förstärkning av anslaget 1:3 *Trafikverket* med 45 miljoner kronor 2018. Vidare föreslås att anslaget 1:3 ökas med 5 miljoner kronor för att genomföra en översyn av hur laddinfrastruktur längs större vägar kan främjas. För att genomföra en översyn av förutsättningarna för fossilfrihet för statligt ägda fartyg, t.ex. vägfärjor och lotsbåtar, föreslår regeringen att anslaget 1:3 ökas med 5 miljoner kronor.

När det gäller anslaget 1:7 *Trafikavtal* föreslår regeringen att anslaget ökas med 30 miljoner kronor 2018 för nattågstrafik till Jämtland även under de perioder då det inte bedrivs regelbunden nattågstrafik. En god tillgänglighet i

hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet samt för att få ett Sverige som håller ihop.

När det gäller anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* föreslår regeringen att ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling inrättas med VTI som administrativ värd. Regeringen föreslår därför att anslaget ökas med 5 miljoner kronor 2018.

Regeringen föreslår att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 1,8 miljoner kronor 2018 på grund av en tidigare felaktig ökning som gällde ett avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. Vidare föreslås en ökning med 17 miljoner kronor för att administrera det bonus–malus-system som regeringen också föreslår i budgetpropositionen. Dessutom föreslås en ökning med 2 miljoner kronor för ökade uppgifter med anledning av ett förslag till ny säkerhetsskyddslag som regeringen avser att återkomma till riksdagen med. Slutligen föreslås att anslaget ökas med 5 miljoner kronor för en översyn av hur regelefterlevnad kan säkerställas vid nya typer av miljözoner.

När det gäller anslaget 1:13 *Trafikanalys* föreslår regeringen en ökning med 1,8 miljoner kronor 2018 på grund av en tidigare felaktig minskning som gällde ett avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter.

### **Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 545 000 000 kronor 2019–2027.

## *Sjöfart*

### **Anslagen**

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

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2018 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 8 Budgetförslag för 2018 för sjöfartsområdet**

*Miljoner kronor*

| Anslag |   | 2017   | 2018    |
|--------|---|--------|---------|
|        |   | Anslag | Förslag |
| 1:4    | Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål | 188    | 188     |
| 1:5    | Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur | 62     | 62      |
| 1:15   | Sjöfartsstöd                                      | 1 632  | 1 518   |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

### Förklaring av förändringar

Regeringen föreslår en sänkning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* i enlighet med en ny bedömning av antalet stödberättigade fartyg.

### 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 konstaterar regeringen att Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt, vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionskulden till följd av låga marknadsräntor samt ökade kostnader för isbrytningen för vissa stränga isvintrar. Regeringen uppger att pensionskulden har ökat med mer än 1 miljard kronor 2007–2017 till följd av ändrade beräkningsgrunder. Överskotten för de senaste åren har satts av i en resultatutjämningsfond som kan användas för att balansera resultaten mellan ekonomiskt bättre och sämre år.

Verksamheten finansieras i huvudsak genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter samt andra externa intäkter och anslag. I propositionen konstateras att det var Sjöfartsverkets uppfattning att verket skulle nå en ekonomi i balans till den 31 december 2017 genom införandet av en ny avgiftsmodell och därtill hörande interna förbättringsarbeten för att minska kostnaderna och öka intäkterna. Sjöfartsverket konstaterar nu att ekonomin på grund av högre pensionskostnader än beräknat inte kommer att vara i balans till årsskiftet. Orsaken är främst den nya omräkningen av pensionskulden. Regeringen uppger att Sjöfartsverkets inriktning är att börja tillämpa en ny avgiftsmodell fr.o.m. den 1 januari 2018.

Regeringen konstaterar att Sjöfartsverket inte har uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste åren. Huvudorsaken är omvärderingar av pensionskulden som en följd av låga marknadsräntor och att intäkterna har varit för låga, vilket har bidragit till att den ekonomiska ställningen har urholkats. Regeringen bedömer att nuvarande räntabilitetskrav på eget kapital om

3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel är motiverat som ett långsiktigt mål. Regeringen redovisar att soliditeten vid det senaste bokslutet uppgick till 12,3 procent, vilket är en förbättring men långt ifrån målet på 25 procent. Regeringens bedömning är att det mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionsskulden kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet är uppfyllt. Regeringen anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet.

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

### **Finansiella befogenheter och investeringsplan**

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2018 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 300 000 000 kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2018 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Som framgår av tabellen nedan uppgår Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2018–2020 till totalt 2 643 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 88 procent av planen, och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 12 procent. Investeringarna avser främst 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. Man ska också investera 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 2018–2020 godkänns som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

**Tabell 9** Investeringsplan för Sjöfartsverket 2018–2020

Miljoner kronor

|  | 2017         | 2018           | 2019         | 2020         |
|--|--------------|----------------|--------------|--------------|
|  | Prognos      | Budget         | Beräknat     | Beräknat     |
| <i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i> |              |                |              |              |
| Farleder/utmärkning                                    | 550,1        | 606,6          | 566,5        | 264,5        |
| Isbrytning   | 2,4          | 305,0          | 210,5        | 205,0        |
| Sjötrafikinformation (VTS)                             | 25,7         | 22,4           | 22,4         | 10,0         |
| Sjögeografisk information                              | 3,6          | 7,3            | 6,3          | 9,8          |
| Lotsning   | 17,4         | 10,0           | 32,0         | 24,0         |
| Flyg- och sjöräddning                                  | 13,0         | 0,0            | 0,0          | 0,0          |
| Gemensamma funktioner                                  | 8,1          | 14,0           | 8,0          | 5,0          |
| <i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>     |              |                |              |              |
| Farleder/utmärkning                                    | 38,3         | 30,2           | 12,2         | 110,0        |
| Isbrytning   | 45,3         | 8,0            | 5,0          | 5,0          |
| Sjötrafikinformation (VTS)                             | 6,4          | 0,0            | 0,0          | 0,0          |
| Sjögeografisk information                              | 3,6          | 5,8            | 1,8          | 1,8          |
| Lotsning   | 5,8          | 32,9           | 18,3         | 8,3          |
| Flyg- och sjöräddning                                  | 13,0         | 19,2           | 19,2         | 19,2         |
| Gemensamma funktioner                                  | 8,1          | 5,5            | 5,5          | 5,5          |
| <b>Summa utgifter</b>                                  | <b>740,9</b> | <b>1 066,8</b> | <b>907,7</b> | <b>668,1</b> |
| <i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>      |              |                |              |              |
| Övrig kreditram  |              |                |              | 200,0        |
| Anslag 1:1   | 480,0        | 512,0          | 499,0        | 237,0        |
| Egna medel   | 140,3        | 453,2          | 346,7        | 81,3         |
| <i>Finansiering av vidmakthållande</i>                 |              |                |              |              |
| Egna medel   | 120,6        | 101,6          | 62,0         | 149,8        |
| <b>Summa finansiering</b>                              | <b>740,9</b> | <b>1 066,8</b> | <b>907,7</b> | <b>668,1</b> |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

## Luffart

### Anslaget

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2018 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.



**Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet***Miljoner kronor*

| Anslag |   | 2017   | 2018    |
|--------|---|--------|---------|
|        |   | Anslag | Förslag |
| 1:6    | Ersättning avseende icke statliga flygplatser | 83     | 167     |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

**Förklaring av ändringar**

För att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftsunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland föreslår regeringen att ytterligare medel tillförs för detta ändamål. Anslaget 1:6 föreslås öka med 84,8 miljoner kronor 2018 och fr.o.m. 2019 med 113 miljoner kronor per år.

**Luftfartsverkets ekonomiska mål**

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. I propositionen konstaterar regeringen att utfallet för det enskilda året 2016 var lägre än målet över en konjunkturcykel, men låg fortfarande sett över tid inom ramen för målet. Målet för soliditet nåddes inte fullt ut. Orsaken till att målet för soliditet inte nåddes är den stora och växande pensionsskulden, vilken påverkas negativt av låga räntenivåer.

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

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

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skatttemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den

prognos som redovisats uppnås inte resultat- och soliditetsmålen under perioden. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målen för räntabilitet och soliditet, även om det innebär att målen enligt nuvarande prognoser inte nås 2020. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta normalt bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket i syfte att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel bör fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

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

### **Luftfartsverkets finansiella befogenheter**

Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2016 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör öka med 100 miljoner kronor för 2018. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2018 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 3 850 000 000 kronor.

Regeringen föreslår vidare att bemyndigandet att teckna aktier eller ge aktieägartillskott kvarstår på samma nivå för 2018, medan bemyndigandet att teckna borgensförbindelser för LFV Holding AB föreslås öka till 200 miljoner kronor för att möta ökade behov i verksamheten. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2018 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 200 000 000 kronor och att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 000 000 kronor.

Luftfartsverket väntas även fortsättningsvis ha ett betydande likviditetsöverskott som beror på att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att låta Luftfartsverket placera överskottlikviditet i statsgaranterade skuldebrev och i certifikat hos en motpart som är helägd av staten eller med kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut. Regeringen föreslår även att den bemyndigas att för 2018 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag samt sälja

aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Vidare har Luftfartsverket bett om regeringens medgivande att överlåta sina koppar- och fiberförbindelser i s.k. delad kabel till Swedavia AB. Det finns kablar där både Luftfartsverket och Swedavia har behov av fiber- eller kopparförbindelserna och där det inte är rimligt med delat ägande. I propositionen framför regeringen att en överföring är lämplig av förvaltnings-skäl och att det ger samlade bästa förutsättningar för resursförsörjningen för den statliga verksamheten. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att låta Luftfartsverket överlåta viss lös egendom som gäller koppar- och fiberförbindelser i delad kabel till Swedavia AB.

### **Luftfartsverkets investeringsplan**

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2018–2020 uppgår till totalt 602 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, ca 81 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 19 procent. I propositionen uppges att prioriteringarna i hög grad styrs av de krav på systemutveckling som ställs genom lagkrav på EU-nivå samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen i syfte att säkerställa kapacitet och kontinuitet.

Investeringarna görs inom flygtrafikledningsutrustning (ATM-utrustning), radarutrustning, kommunikationsutrustning, radioutrustning, byggnader, it och inom kategorin kommersiella investeringar. Projekten avser främst pågående internationellt samarbete om kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör. I övrigt vidtas åtgärder för förbättrad säkerhet och kontinuitet.

Investeringar som gäller s.k. fjärrstyrda torn, som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet. 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.

**Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2018–2020***Miljoner kronor*

|  | 2017       | 2018       | 2019       | 2020       |
|--|------------|------------|------------|------------|
|  | Prognos    | Budget     | Beräknat   | Beräknat   |
| <i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i> |            |            |            |            |
| ATM-utrustning   | 77         | 152        | 69         | 59         |
| Radarutrustning  | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Kommunikationsutrustning                               | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Radioutrustning  | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Byggnader  | 0          | 10         | 0          | 0          |
| It   | 3          | 0          | 12         | 13         |
| Kommersiella investeringar                             | 48         | 72         | 69         | 19         |
| <i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>     |            |            |            |            |
| ATM-utrustning   | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Radarutrustning  | 22         | 21         | 31         | 0          |
| Kommunikationsutrustning                               | 10         | 8          | 17         | 7          |
| Radioutrustning  | 5          | 8          | 17         | 7          |
| Byggnader  | 0          | 0          | 0          | 0          |
| It   | 0          | 0          | 0          | 0          |
| Kommersiella investeringar                             | 11         | 11         | 0          | 0          |
| <b>Summa utgifter</b>                                  | <b>176</b> | <b>282</b> | <b>215</b> | <b>105</b> |
| <i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>      |            |            |            |            |
| Egna medel   | 128        | 234        | 150        | 91         |
| <i>Finansiering av vidmakthållande</i>                 |            |            |            |            |
| Egna medel   | 48         | 48         | 65         | 14         |
| <b>Summa finansiering</b>                              | <b>176</b> | <b>282</b> | <b>215</b> | <b>105</b> |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

Regeringen föreslår att investeringsplanen för flygtrafikledning för 2018–2020 godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

### *Informationssamhället*

#### **Anslagen**

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

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

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* får användas till utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd

där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas till utgifter för att tillhandahålla grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning som bor på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får även användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2018 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 12 Budgetförslag för 2018 för informationssamhället**

*Miljoner kronor*

| Anslag |   | 2017   | 2018    |
|--------|---|--------|---------|
|        |   | Anslag | Förslag |
| 2:1    | Post- och telestyrelsen   | 29     | 42      |
| 2:2    | Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 140    | 140     |
| 2:3    | Grundläggande betaltjänster   | 34     | 36      |
| 2:4    | Informationsteknik och telekommunikation                                | 23     | 73      |
| 2:5    | Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation                    | 126    | 146     |

Källa: Prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

### Förklaring av ändringar

För att stärka Post- och telestyrelsens arbete med civilt försvar inom området elektronisk kommunikation föreslår regeringen att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökar med 10 miljoner kronor. Det föreslås vidare en ökning med 3 miljoner kronor 2018 för utökade uppgifter med anledning av ett förslag till ny säkerhetsskyddslag som regeringen avser att återkomma till riksdagen med.

Under 2017 har anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* använts till Statistiska centralbyråns (SCB) undersökningar och Bredbandsforums verksamhet samt en OECD-studie. Inför 2018 planeras anslaget att användas för SCB:s it-undersökningar, vissa studier och analyser inom ramen för digitaliseringspolitiken och för Bredbandsforums och Digitaliseringsrådets

verksamhet samt för att genomföra digitaliseringspolitiken. Regeringen föreslår att anslaget ökas med 50 miljoner kronor för genomförandet av digitaliseringsstrategin.

Regeringen ser att det finns behov av att öka nivån för tillgång till grundläggande internetanslutning från 1 megabit per sekund till 10 megabit per sekund. Grundläggande internet utgör en s.k. samhällsomfattande tjänst (SOT), och regeringen föreslår att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökar med 20 miljoner kronor för den höjda SOT-nivå som förespråkas.

### **Avgifter för skydd av elektronisk kommunikation**

Finansieringen 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 för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2018.

### **Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

I propositionen anger regeringen att det behövs ett bemyndigande för att möjliggöra att det kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 000 000 kronor 2019–2021.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor för 2019–2022.

Regeringen föreslår av samma orsak att den även bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 195 000 000 kronor 2019–2022.

## **Motionerna**

### *Moderaterna*

I kommittémotion 2017/18:3832 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) konstateras att tillväxt i hela landet utgör en central utgångspunkt för ett starkare Sverige. För att det ska vara möjligt behöver både människor och företag ett hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem som man kan lita på. Motionärerna framhåller att det genom infrastrukturinvesteringar byggs ett mer hållbart

transportsystem samtidigt som Sverige blir mer sammankopplat och mer konkurrenskraftigt. I yrkande 1 föreslår motionärerna anvisade anslag för 2018.

Motionärerna satsar på utveckling av statens transportinfrastruktur (yrkande 2). Motionärerna är kritiska till bristande transparens i regeringens hantering av stadsmiljöavtalen. Motionärernas bedömning är att behoven av kapacitetsökningar i andra delar av transportsystemet är mer motiverade och avslår därmed regeringens satsning på stadsmiljöavtal. Motionärerna omfördelar 1 miljard kronor från stadsmiljöavtalen till prioriteringar inom den nationella planen och avser att återkomma med besked om vad satsningen ska gå till. Motionärerna föreslår sammantaget att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 645 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna anser vidare att en satsning bör göras på drift, underhåll och förstärkning av vägnätet (yrkande 3). En satsning på tyngre lastbilar och förstärkt vägunderhåll bidrar till fler jobb och stärkt konkurrenskraft samtidigt som transporterens utsläpp minskar. Motionärerna vill investera 2,4 miljarder kronor under åtta år för att göra det möjligt för tyngre lastbilar att trafikera våra vägar. För 2018 föreslås därför en vägförstärkning för tyngre och effektivare transporter om 300 miljoner kronor. Satsningen inkluderar att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton. Dessutom lyfter motionärerna fram att vägkvaliteten sett till andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har försämrats det senaste året. Motionärerna vill bryta denna negativa utveckling och satsa 200 miljoner kronor på drift och underhåll av vägnätet för att stärka kvaliteten i hela landet. Ett väl fungerande vägnät är av avgörande betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige. Motionärerna föreslår sammantaget att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 400 miljoner kronor.

Motionärerna vill även tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd (yrkande 4). Rådet ska bidra till en effektivare användning av de resurser som satsas på infrastruktur. Rådet ska granska hur medlen till infrastrukturen används och utvärdera hur regeringen har skött infrastrukturarbetet i stort. Därför föreslår motionärerna ett nytt anslag, *Transportpolitiskt råd*, omfattande 5 miljoner kronor. För att finansiera bl.a. detta föreslår motionärerna en sänkning av anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* med 8 miljoner kronor och av anslaget 1:13 *Trafikanalys* med 3 miljoner kronor. Även i kommittémotion 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) föreslås att regeringen bör tillsätta ett transportpolitiskt råd med syfte att granska och utvärdera investeringar i transportinfrastruktur utifrån ett transportpolitiskt ramverk (yrkande 2).

Motionärerna föreslår slutligen en sänkning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med 84,8 miljoner kronor och av anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* med 50 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sammantaget föreslår Moderaterna en minskning av anslagen för 2018 med totalt 385,8 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Sverigedemokraterna*

I kommittémotion 2017/18:2532 av Per Klarberg m.fl. (SD) konstateras att den gemensamma infrastrukturen är en resurs som betingar ett mycket stort värde. Motionärerna menar att infrastrukturen kontinuerligt måste utvecklas och att det är viktigt att satsningarna görs samhällsekonomiskt sunt och på de projekt som är mest brådskande, lönsamma och som skapar störst nytta. Motionärerna menar att regeringen gör en felprioritering genom att satsa på cykelinfrastruktur och hållbara stadsmiljöer, varför en nedskärning av regeringens extrasatsningar på området föreslås, för att i stället omfördela medlen till mer akuta områden. Motionärerna föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 1 000 miljoner kronor.

Motionärerna menar att järnvägsunderhållet i Sverige har 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 har använts som en budgetregulator. Motionärerna betonar att det behövs en kraftig satsning på järnvägsunderhållet i väntan på regeringens tillförda medel efter innevarande mandatperiod. Mot den bakgrunden föreslår motionärerna en ökning med 1 000 miljoner kronor av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* jämfört med regeringens förslag.

För att ytterligare stärka svensk infrastruktur föreslår motionärerna vidare en särskild marknadspott för att åtgärda hastigt uppkomna flaskhalsar som exempelvis står i vägen för betydande näringslivssatsningar. Motionärerna menar att det föreslagna anslaget *Marknadspott* ska uppgå till 1 000 miljoner kronor och disponeras av Trafikverket. Motionärerna betonar att förslaget ligger i linje med vad som har framförts av Näringslivets Transportråd.

Vidare ser motionärerna sjöfarten som ett underutnyttjat och underprioriterat trafikslag som skulle kunna avlasta både ansträngda vägar och järnvägar, samtidigt som det är positivt för miljön. Motionärerna konstaterar att Sjöfartsverket i dagsläget till stor del är avgiftsfinansierat. Det betyder att sjöfarten, trots dess samhällsekonomiska positiva effekter, bär en stor del av sina kostnader. Motionärerna vill stödja sjöfarten genom att låta staten ta en större andel av kostnaderna för farlederna, lotsar och andra avgiftsbelagda delar av sjöfarten. Målet är att på sikt helt anslagsfinansiera Sjöfartsverket. Mot den bakgrunden föreslår motionärerna ett nytt anslag, *Anslag för att avskaffa Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering*, omfattande 1 000 miljoner kronor.

Sammantaget föreslår Sverigedemokraterna en ökning av anslagen för 2018 med totalt 2 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Centerpartiet*

I kommittémotion 2017/18:3699 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C) betonas att en välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning



för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets gods-transporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Det är av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Motionärerna prioriterar bl.a. att öka underhållet av järnvägen samt ökade och tidigare lagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* föreslås minska med sammanlagt 1 000 miljoner kronor till följd av en återställning av tidigare anslagshöjningar från budgetpropositionen för 2016 respektive 2017 som gällde stadsmiljöavtal. Anslaget föreslås vidare minska med 210 miljoner kronor till följd av en tidigare anslagshöjning från budgetpropositionen för 2016 som gällde kollektivtrafik på landsbygden. Anslaget föreslås minska med 85 miljoner kronor till följd av att man avvisar regeringens förslag om en utökad satsning på kollektivtrafik på landsbygden och med 350 miljoner kronor till följd av att man avvisar regeringens förslag om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar. Anslaget föreslås även minska med 746 miljoner kronor till följd av motionärernas förslag om att skjuta upp införandet av det europeiska signalsystemet för järnvägar (ERTMS). Sammantaget minskas anslaget 1:1 med 2 391 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna konstaterar att järnvägsinfrastrukturen är i dåligt skick och otillräcklig på många ställen i Sverige. Därför föreslås ett järnvägslyft för punktlighet och driftssäkerhet. Som en del av detta föreslås en förstärkning av det existerande signalsystemet ATC och ledningar, med fokus på ökad driftssäkerhet, samt att banvallar med hjälp av stängsel säkras så att personer inte vistas på spåren. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* föreslås öka med 1 100 miljoner kronor 2018 till följd av förslaget om infrastrukturlyftet. Motionärerna föreslår att anslaget minskar med 75 miljoner kronor 2018 till följd av att en tidigare anslagshöjning ämnad att kompensera järnvägsföretag för höjda banavgifter återställs. Sammantaget innebär detta att motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:2 med 1 025 miljoner kronor.

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* föreslås minska med 84,8 miljoner kronor per år till följd av att motionärerna avvisar regeringens förslag om flygskatt. Motionärerna föreslår vidare en lägre pris- och löneomräkning med 30 procent, vilket påverkar anslagen 1:3 *Trafikverket*, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, 1:12 *Transportstyrelsen*, 1:13 *Trafikanalys* och 2:1 *Post- och telestyrelsen*.

Sammantaget föreslår Centerpartiet en minskning av anslagen för 2018 med totalt 1 469 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Liberalerna*

I kommittémotion 2017/18:3818 av Nina Lundström m.fl. (L) betonas att väl-fungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen

marknad. Transportsektorn bär ett stort ansvar i arbetet för en fossilfri fordonsflotta. Motionärerna betonar att man inte vill förhindra resandet i sig utan fokusera på att minska utsläppen.

Motionärerna avslår regeringens satsning om 350 miljoner kronor på gratis kollektivtrafik under sommarlovet för ungdomar och prioriterar i stället 15 miljoner kronor till kollektivtrafik på landsbygden, vilket inkluderar åtgärder för höjd säkerhet i anslutning till hållplatser och perronger. Motionärerna accepterar regeringens punktsatsning på Gotlands vägnät om 50 miljoner kronor men prioriterar i stället vägen mellan Visby och Fårö för samma summa för att bl.a. gynna cykelturismen. För en förstärkning av vägar i anslutning till industri och hamnar avsätts årligen 50 miljoner kronor. Motionärerna avvisar regeringens satsning på stadsmiljöavtal på 1 000 miljoner kronor då de anser att satsningen riskerar att komma enstaka kommuner till del snarare än samtliga. För att prioritera andra satsningar avvisas vidare 40 miljoner kronor på anslaget. Sammantaget föreslår motionärerna en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 1 307 miljoner kronor och av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 51 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna uppmärksammar att en nationell mobilitetsplan skulle kunna länka samman trafikslagen genom en digital plattform. Därför avsätts 10 miljoner kronor under anslaget 1:3 *Trafikverket* för genomförandet av en pilotstudie om hur en nationell mobilitetsplan kan utformas. Vidare betonas att en samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande. Trafikverket bör enligt motionärerna bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande. Därför föreslås att 2 miljoner kronor årligen avsätts till Trafikverket. Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:3 med 7 miljoner kronor.

Motionärerna avvisar regeringens förslag om att höja anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* eftersom de avvisar regeringens förslag till flygskatt. Motionärerna föreslår därför en minskning av anslaget med 85 miljoner kronor. För att prioritera andra satsningar avvisas även 17 miljoner kronor på anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*, då motionärerna i stället för bonus–malus vill se en omvänd miljöbilsbonus. En minskning av anslaget 1:12 med sammanlagt 23 miljoner kronor föreslås. För att prioritera andra satsningar föreslås vidare en minskning av anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* med 10 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna betonar att cyklismen behöver ges bättre förutsättningar och föreslår därför medel till en nationell satsning på utveckling av cykelinfrastruktur. Barn behöver få utbildning i skolan om cykling och trafiksäkerhet, och deras framkomlighet i trafiken bör prioriteras. Motionärerna ser dessutom behov av ett nationellt kunskapscenter för cykling som ska bistå kommuner och regioner i planering och utformning av strategier för cykling. Motionärerna välkomnar regeringens alternativa satsning på ett nationellt kunskapscentrum för cykling men anser att det är fel att lägga uppdraget under Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), varför regeringens satsning

på 5 miljoner kronor under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* avslås. I stället avsätter motionärerna 75 miljoner kronor årligen till en nationell satsning på cykelinfrastruktur under anslaget 1:1 samt 10 miljoner kronor årligen till ett nationellt kunskapscentrum för cykling. Motionärerna prioriterar även en satsning på cykling och barn som uppgår till 10 miljoner kronor per år. Sammantaget föreslås att det nya anslaget *Cykelkansli* tillförs 20 miljoner kronor. Också i motion 2017/18:3627 av Nina Lundström (L) yrkande 7 föreslås att ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare inrättas.

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

Sammantaget föreslår Liberalerna en minskning av anslagen för 2018 med totalt 1 454 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

### *Kristdemokraterna*

I kommittémotion 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) betonas att goda kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. I yrkande 1 föreslår motionärerna anvisade anslag för 2018.

Motionärerna konstaterar att det byggs infrastruktur i hög takt. Med infrastrukturen möjliggörs också nya lägen för bostäder. Motionärerna lyfter bl.a. fram att investeringarna i nya stambanor och höghastighetsjärnväg ska anslagsfinansieras och betonar särskilt behovet av att Ostlänken byggs ut först med högsta prioritet för etappen Linköping–Järna. Motionärerna avvisar de förslag som regeringen framför i årets budgetproposition vad gäller avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet, vilket innebär en budgetförstärkning på 350 miljoner kronor, samtidigt som man föreslår att ytterligare 209 miljoner kronor minskas på tidigare aviserade åtgärder för stadsmiljöavtal. Motionärerna föreslår att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 644 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna vill satsa mer på drift och underhåll av järnvägen (yrkande 22) och också öka investeringarna i väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo i hela landet (yrkande 26). Motionärerna vill liksom regeringen öka investeringarna i väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden med 100 miljoner kronor. Motionärerna anser vidare att regeringens satsning på säkerhet ska utökas med 10 miljoner kronor samt riktas mer på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten. Motionärerna föreslår sammantaget att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 141 miljoner kronor. Motionärerna föreslår vidare att

anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 167 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna säger vidare nej till regeringens förslag till nationell flygskatt och att öka anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* som är en kompensation för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftsunderskott vid vissa flygplatser. Motionärerna föreslår därför att anslaget 1:6 minskas med 84,8 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Motionärerna föreslår vidare att anslaget 1:7 *Trafikavtal* minskas med 30 miljoner kronor och att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 14 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna vill främja cykling bland ungdomar och nya svenskar (yrkande 46). Motionärerna lyfter fram att framkomligheten för cyklister ska prioriteras vid stadsplanering och infrastrukturinvesteringar och att det finns behov av en särskild satsning för att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar. Motionärerna föreslår därför ett nytt anslag, *Cykelinfrastruktur*, omfattande 350 miljoner kronor.

För att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Motionärerna föreslår därför fortsatt stöd till investeringar i laddinfrastruktur, vilket ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner. Motionärerna föreslår därför ett nytt anslag, *Laddinfrastruktur*, omfattande 125 miljoner kronor.

Motionärerna anser att det finns utrymme för en nedjustering av pris- och löneomräkningen, vilket skulle bidra till en effektivisering av myndigheterna, samtidigt som det finansierar prioriterade satsningar. Detta förslag avser anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*, 1:3 *Trafikverket* och 1:12 *Transportstyrelsen*.

Sammantaget föreslår Kristdemokraterna en minskning av anslagen för 2018 med totalt 605,8 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 har lagt fast för utgiftsområdet. Utöver själva anslagen ska även andra förslag som påverkar anslagsnivån behandlas under samma punkt i förslaget till riksdagsbeslut.

Regeringens förslag till anslag för 2018 innebär att sammanlagt ca 56 419 miljoner kronor anvisas, varav 55 982 miljoner kronor till transportpolitiken och 437 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

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 17 oktober 2017 har trafikutskottet ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yttr. 2017/18:TU1y). Avvikande meningar lämnades av Moderaterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Kristdemokraterna.

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

### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

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

Riksdagen beslutade i december förra året om en ny långsiktig ekonomisk ram på 622,5 miljarder kronor för perioden 2018–2029, varav 125 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering i statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Utöver planeringsramen tillkommer medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt ca 90 miljarder kronor. Sammantaget innebär detta att satsningar på en historiskt hög nivå kommer att kunna genomföras under den kommande planperioden för att komma till rätta med de stora behov som finns inom transportsektorn.

Utskottet ser positivt på de satsningar på att utveckla statens transportinfrastruktur som regeringen föreslår i budgetpropositionen. Utskottet välkomnar den föreslagna utökningen av satsningen på kollektivtrafik på landsbygden. Utskottet delar regeringens bedömning att en utökning av satsningen bidrar till att ytterligare främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd. Utskottet vill framhålla att det är positivt att Trafikverket ska samråda med regionala utvecklingsansvariga aktörer om vad som kan uppnås i respektive län innan förslag lämnas till regeringen om hur medlen bäst kan användas. Utskottet kan i sammanhanget konstatera att Trafikverket ska genomföra förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät i syfte att öka framkomligheten och förbättra trafikmiljön. Utskottet är positivt till Gotlandssatsningen och delar regeringens bedömning att det är viktigt att åtgärderna planeras i samråd med Gotlands kommun.

Utskottet menar att det är angeläget att främja kollektivtrafiken och att minska resandets miljöpåverkan. Alla skolungdomar i hela landet, oavsett vilken ekonomisk situation de befinner sig i, ska kunna ta sig till sommarjobb och fritidsaktiviteter under sommarloven. Utskottet ser därför positivt på regeringens förslag om att införa ett statligt bidrag för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet.

Trafikverket presenterade i augusti 2017 ett förslag till en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. En av de frågor som tas upp i planförslaget är förbättrade förutsättningar för näringslivet. Trafikverket föreslår olika trimningsåtgärder som ska förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter, bl.a. att en utpekad del avsätts till en s.k. näringslivspott med syfte att stärka näringslivets och tågoperatörernas inflytande på prioritering av smärre åtgärder. Utskottet ser fram emot den fortsatta beredningen av Trafikverkets förslag.

Mot bakgrund av motionsförslaget om att skjuta upp införandet av det europeiska signalsystemet för järnvägar, European Rail Traffic Management System (ERTMS), vill utskottet betona att det är ett gemensamt signalsystem för Europa. Enligt EU:s TEN-T-förordning ska medlemsländerna ha infört ERTMS på stommätet senast 2030. Riksdagen avslög hösten 2016 och våren 2017 motionsförslag om att pausa införandet av ERTMS (bet. 2016/17:TU4 och 2016/17:TU17). Utskottet framförde bl.a. att det följer av EU-rätten att signalsystemet ska vara fullständigt infört på medlemsstaternas stommät senast 2030. Utskottet underströk betydelsen av att man i det fortsatta arbetet tar till vara de erfarenheter som arbetet med ERTMS hittills har gett för att systemet ska införas på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt i Sverige. Utskottet påminner också om att riksdagen tillkännagav för regeringen att den bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Mot bakgrund av motionsförslaget om att inrätta ett transportpolitiskt råd vill utskottet understryka att det behövs underlag av god kvalitet som grund för förslag och prioritering av insatser för att på sikt kunna uppfylla de transportpolitiska målen. Utskottet vill påminna om att Trafikanalys är en myndighet som ska ge kunskapsunderlag till beslutsfattare inom transportpolitiken. Trafikanalys ska bl.a. utveckla transportpolitiken genom att granska, analysera, följa upp och utvärdera åtgärder, analysera transportpolitikens omvärld samt sprida kunskap, erfarenheter och resultat från verksamheten. Utskottet konstaterar vidare att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att kvalitetsgranska Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 och förslagen till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill vidare lyfta fram att utvecklingen och effektiviseringen av transportsystemet har betydelse för bostadsbyggandet. Det finns huvudsakligen tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet: dels sådana som ökar tillgängligheten och förstorar arbetsmarknadsregionen, dels sådana som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög, dels sådana som ger mer effektiva transporter i tätorter genom att t.ex. möjliggöra överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag som kollektivtrafik och cykling. Utskottet konstaterar att dessa tre typer av åtgärder har varit utgångspunkter i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

### *Stadsmiljöavtal*

Mot bakgrund av motionsförslagen om att avvisa satsningen på stadsmiljöavtal vill utskottet påminna om att regeringen 2015 lanserade en satsning på stadsmiljöavtal som uppgick till 2 miljarder kronor under en fyraårsperiod. Satsningen har därefter utökats. Utöver stöd till investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och för nya transportlösningar för kollektivtrafik omfattar stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2017 även insatser för ökat cyklande. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel.

Utskottet kan konstatera att stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2018 är en del av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet och beräknas omfatta 1 miljard kronor per år 2018–2029. Utskottet välkomnar detta och vill betona att stadsmiljöavtalen fyller en viktig funktion när det gäller att skapa en sådan kollektivtrafik som medborgarna efterfrågar. Satsningen på stadsmiljöavtal innebär att större fokus kan läggas på arbetet med hållbara stadsmiljöer och på att möjliggöra ökade investeringar i anläggningar för kollektivtrafiken såväl lokalt som regionalt samt i anläggningar för nya transportlösningar. Utskottet har vid flera tidigare tillfällen framfört att cykeln är ett transportmedel med många fördelar, bl.a. för stadsplanering, för miljö- och klimathänsyn samt för folkhälsan. Utskottet ser därför positivt på att de medel som avsätts för stadsavtalen numera också kan användas för att främja ökat cyklande.

### *Laddinfrastruktur*

Mot bakgrund av motionsförslaget om laddinfrastruktur vill utskottet betona att elfordon ska vara en trygg investering och att hinder för att använda elfordon ska undanröjas, bl.a. genom en utbyggnad av laddinfrastrukturen. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag om att öka Trafikverkets anslag med 5 miljoner kronor 2018 för att genomföra en översyn av hur laddinfrastruktur längs större vägar kan främjas. Utskottet noterar vidare att regeringen avser att inom utgiftsområde 21 arbeta med regionala planer för infrastruktur för el och förnybara bränslen i transportsektorn. I juni 2016 fanns ca 2 000

laddpunkter i Sverige. Genom Klimatklivet har ca 9 000 nya laddpunkter fått stöd. Genom ett nytt s.k. ladda-hemma-stöd, som blir en del av Klimatklivet, ska det bli enklare och billigare för hushållen att installera laddpunkter för elfordon i hemmet, och därmed bidra till omställningen till hållbara transporter. Vidare vill utskottet framhålla att det inom utgiftsområde 20 redan finns ett anslag som får användas för klimatinvesteringar på lokal och regional nivå samt för stöd till installation av laddinfrastruktur för elfordon.

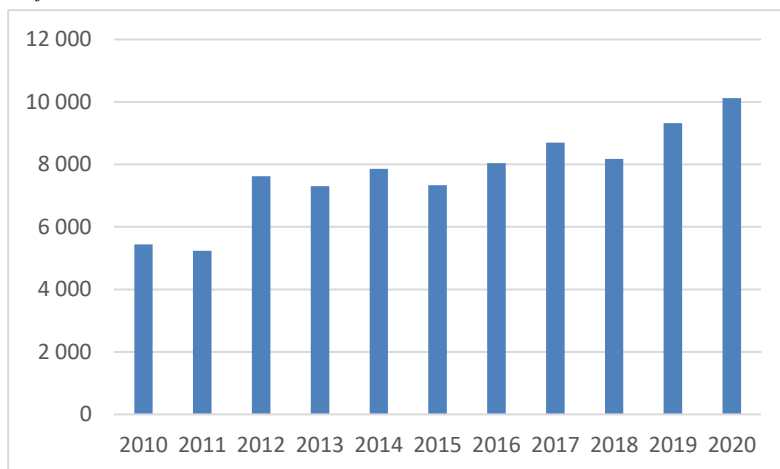
#### *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*

Utskottet vill i likhet med föregående år framhålla att en välfungerande järnväg är en förutsättning för att detta trafikslag 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. Regeringen framhåller i budgetpropositionen att satsningar på järnvägen är ett viktigt fokus. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att insatserna för att förstärka underhållet på järnvägen har medfört ökade möjligheter att uppnå de transportpolitiska målen. De ökade underhållsinsatserna på järnvägen har också medfört att arbetet har kunnat koncentreras till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst. Utskottet vill understryka att de fortsatta insatserna innebär en kraftfull satsning på drift och underhåll, men också att nyinvesteringar blir möjliga. Det årliga anslaget till järnvägsunderhåll har redan tidigare ökat med 1,34 miljarder kronor per år, och nu tas nästa steg. Anslagsmedlen till drift och underhåll av järnvägen ökar med 40 miljarder kronor den kommande planperioden 2018–2029, dvs. med 47 procent jämfört med innevarande planperiod. Utskottet delar i sammanhanget regeringens bedömning att det är centralt att underhållsverksamheten organiseras så att största möjliga nytta uppnås av de medel som nu tillförs drift och underhåll av järnvägen.



### Diagram 3 Utvecklingen av anslagsposten för drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2010–2020

Miljoner kronor



Källa: Regleringsbrev för Banverket och Trafikverket för 2010–2017. För 2018 regeringens förslag och för 2019–2020 regeringens preliminära beräkning enligt prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

Riksdagen antog våren 2017 regeringens förslag till ändring i lagen om vägtrafikdefinitioner. Ändringen innebär att en ny bärighetsklass införs, BK4, som gör det möjligt att använda tyngre fordon och fordonskombinationer (prop. 2016/17:112, bet. 2016/17:TU14). Utskottet ansåg att utskottets uttalanden bör vara till ledning vid upplåtandet av ett vägnät för BK4, nämligen att vägarnas bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Regeringen framhöll i den bakomliggande propositionen att de ekonomiska konsekvenserna för Trafikverket beror på i vilken takt och omfattning det allmänna vägnätet öppnas för tyngre fordon och vilken standard dessa vägar har. Totalt finns det 15,8 miljarder kronor avsatta till bärighetsåtgärder inom planperioden 2014–2025. Trafikverket redovisade i en rapport i augusti 2014 en kostnad om 2,2 miljarder kronor till högre bärighet på ett utpekad vägnät. Regeringen pekade dock på att osäkerhetsfaktorerna vid sådana beräkningar är flera.

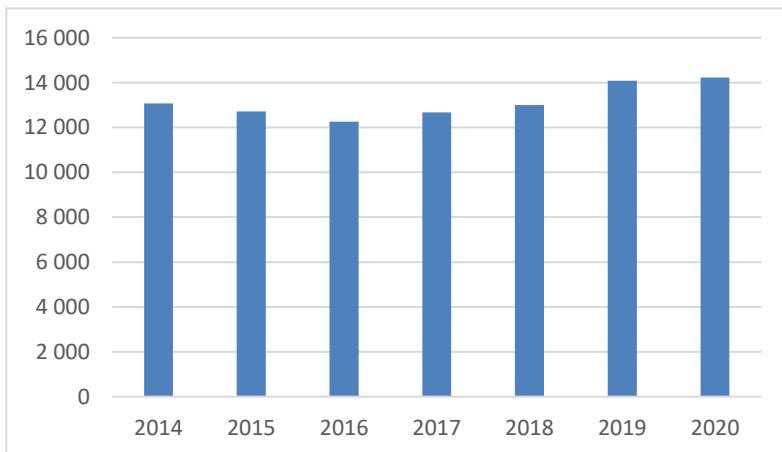
Mot bakgrund av motionsförslagen om att förstärka vägarna för tyngre transporter vill utskottet påminna om att medel till bärighetsåtgärder finns avsatta i den nationella planen, och att det inom ramen för detta finns möjlighet att genomföra åtgärder för högre bärighet (BK4) på ett utpekad vägnät. Det är inom ramen för åtgärdsplaneringen som man prövar medelsbehoven med hänsyn tagen till olika behov i transportsystemet och den samhällsekonomiska nyttan. Beslutet om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029 innebär att 164 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bl.a. bärighetsåtgärder (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4). Utskottet kan konsta-

tera att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan nyligen har redovisat åtgärder i form av förstärkning av broar och vägar för att höja bärigheten och förbättra framkomligheten för tung trafik på vägnätet. En särskild satsning på ett BK4-vägnät föreslås för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter. Trafikverket menar att satsningen också bidrar till att vägnätet ska vara tillgängligt året runt. I satsningen ingår det även att genomföra riskreducerande åtgärder för att klimatanpassa det regionala och nationella vägnätet, samt tjälsäkringsåtgärder. Enligt Trafikverket sker bärighetssatsningen till betydande del i landsbygdsregionerna. Utskottet ser positivt på denna satsning.

Utskottet noterar att det av regeringens resultatredovisning framgår att tillståndet för det belagda vägnätet sammanfattningsvis var oförändrat under 2016 jämfört med 2015. Tillståndet för storstadsvägarna, där högre krav på jämnhet ställs, har försämrats, samtidigt som tillståndet för övriga vägar har förbättrats. Det sammantagna brobeståndets tillstånd har enligt regeringen försämrats något de senaste fem åren, vilket innebär att kostnaden för att reparera skadorna har ökat. Samtidigt har antalet broar som inte klarar de laster de byggts för minskat de senaste fem åren. Jämfört med 2009 har enligt regeringen kvaliteten framför allt på storstadsvägar förbättrats. Utskottet vill i detta sammanhang peka på att satsningar på förbättrat vägunderhåll på landsbygden om 400 miljoner kronor tidigare har beslutats för perioden 2016–2019 för att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden. Årets budgetproposition innebär att satsningen på underhåll av vägar på landsbygden utökas med 100 miljoner kronor per år och förlängs under perioden 2018–2020. Utskottet välkomnar detta och konstaterar att åtgärder som kan omfattas är beläggningsunderhåll och åtgärder för bärighet och tjälsäkring, vilket är mycket viktigt för vägnätet på landsbygden.

#### Diagram 4 Utvecklingen av anslagsposten för vidmakthållande av väg 2014–2020

Miljoner kronor



Källa: Regleringsbrev för Trafikverket för 2014–2017. För 2018 regeringens förslag och för 2019–2020 regeringens preliminära beräkning enligt prop. 2017/18:1 utg.omr. 22.

Utskottet ser med oro på att det på järnvägsstationer förekommer brottslig verksamhet och störning av allmän ordning och säkerhet. En konsekvens av detta kan bli att resenärer upplever vissa stationer som otrygga och kanske väljer andra kommunikationsmedel. Utskottet konstaterar att Trafikverket ansvarar för trafiksäkerhet och allmän trygghet på järnvägsstationer och invid den statligt ägda spåranläggningen inklusive perronger. Inom ramen för sitt ansvar som infrastrukturförvaltare och som ett led i att öka säkerheten och tryggheten planerar Trafikverket för en översyn och utökning av antalet järnvägsstationer som har bevakning och kameraövervakning, vilket utskottet välkomnar. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Trafikverket redan i dag genomför trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar vid stationer i samverkan med andra aktörer som en arbetsmarknadsåtgärd. Utskottet ser positivt på den förstärkning av detta arbete som planeras för de kommande tre åren.

### *Cykelfrågor*

Utskottet välkomnar att regeringen i april 2017 beslutade om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling som ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategin ska bl.a. fungera som en plattform för ett fortsatt gemensamt arbete inom området. I anslutning till arbetet med cykelstrategin har regeringen fattat beslut om ett antal uppdrag för en ökad och säker cykling. I riksdagsskrivelse 2014/15:123 tillkännagavs att regeringen bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5). Regeringen pekar i årets budgetproposition på att den har beslutat om den ovannämnda nationella strategin för ökad och säker cykling, vilken ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling och som också ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet. Regeringen framhåller att strategin kommer att både följas upp och vidareutvecklas. Utskottet delar regeringens bedömning att de nu beskrivna åtgärderna innebär att riksdagens tillkännagivande om en nationell cykelstrategi är slutbehandlat.

När det gäller infrastruktur för cykling kan utskottet konstatera att de flesta cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet, medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät. I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 föreslås att ca 1,5 miljarder kronor satsas på cykelvägar längs nationella vägar. Det handlar om cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Trafikverkets målsättning är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planförslaget statlig medfinansiering till

cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadsförhandlingarna. Utskottet noterar att Trafikverket föreslår en satsning under planperioden på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationellt och regionalt vägnät som används frekvent året om. I betänkande 2016/17:TU4 välkomnade utskottet att stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2017 även omfattar insatser för ökat cyklande. Utskottet har vid flera tillfällen, t.ex. i betänkande 2015/16:TU7, framhållit att förbättrad infrastruktur för cykling är den enskilt viktigaste åtgärden för att nå målet om en ökad andel cykelresor. Utskottet har inte ändrat sin bedömning i dessa frågor.

För att kunna samla forskning och utbildning inom cykling föreslår regeringen i årets budgetproposition att ett nationellt kunskapscentrum inrättas med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som administrativ värd. Utskottet välkomnar detta förslag och vill framhålla vikten av att olika cykelaktörer kan mötas vid ett sådant centrum för att tillsammans diskutera och utveckla cyklingens roll i Sverige.

Utskottet vill vidare peka på att riksdagen har beslutat om en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder: 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017 (prop. 2016/17:1, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100). Ett sätt att påverka val av färdmedel och beteenden är att använda information och utbildning. Regeringen har uppdragit till Trafikverket att under 2017 fördela 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling. I juni 2017 beslutade regeringen vidare om ett uppdrag till Trafikverket att som ett led i detta arbete ta fram ett målgruppsanpassat informations- och utbildningsmaterial för ökad och säker cykling. Särskilt prioriterade målgrupper är barn och unga samt nyanlända och andra grupper av utrikes födda. Uppdraget ska redovisas i januari 2018.

### *Sjöfart*

När det gäller sjöfartsområdet vill utskottet framhålla betydelsen av att Sverige upprätthåller en konkurrenskraftig inhemska 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 vill här också framhålla den maritima strategin för människor, jobb och miljö som regeringen presenterade 2015. Strategin är ett inriktningsdokument för en såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt hållbar utveckling och innehåller, utöver arbetets vision och inriktning, en struktur för uppföljning.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras av de avgifter som handelssjöfarten betalar. Med anledning av motionsförslaget om Sjöfartsverkets finansiering vill utskottet liksom tidigare framhålla att det är effektivt och ändamålsenligt att till största delen finansiera verkets verksamhet med avgifter direkt från brukarna. I årets budgetproposition anges att antalet anlöp i sjöfarten har sjunkit varje år sedan 2007, vilket har lett till en minskning av Sjöfartsverkets sjöfartsavgifter. Utskottet är medvetet om att minskade godsvolymer och minskat antal anlöp leder till minskade intäkter från farledsavgifter. Utskottet konstaterar samtidigt att Sjöfartsverket med anledning av detta har genomfört ett omfattande internt effektiviseringsarbete.

Regeringen har också uppdragit åt Sjöfartsverket att utarbeta en finansiell modell med syftet att uppnå en ekonomi i balans senast den 31 december 2017. Sjöfartsverket redovisade sina slutsatser i december 2015. Genom införandet av en ny avgiftsmodell och därtill hörande interna förbättringsarbeten för att minska kostnaderna och öka intäkterna var det Sjöfartsverkets uppfattning att verket skulle nå en ekonomi i balans till slutet av 2017. Regeringen uppger att Sjöfartsverket nu konstaterar att ekonomin inte kommer att vara i balans till årsskiftet på grund av högre pensionskostnader än beräknat. Orsaken är främst den nya omräkningen av pensionskulden. Sjöfartsverkets inriktning är att börja tillämpa den nya avgiftsmodellen fr.o.m. den 1 januari 2018.

Utskottet konstaterar att Sjöfartsverket inte har uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste åren. Mot den bakgrunden välkomnar utskottet att regeringen avser att även i fortsättningen noggrant följa den ekonomiska utvecklingen hos Sjöfartsverket för att säkerställa att verkets olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

### *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 i resten av världen.

Regeringen beslutade i januari 2017 om en flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. Strategin fastställer bl.a. att förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras samtidigt som dess miljö- och klimatpåverkan ska minska. Som ett led i genomförandet av flygstrategin inrättade regeringen under våren 2017 ett Arlandaråd. Utskottet har behandlat flygstrategin i ett tidigare avsnitt i detta betänkande.

Utskottet vill vidare understryka att de regionala icke-statliga flygplatserna har en viktig roll att spela i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Flyget har stor betydelse för jobben och tillgängligheten i

hela Sverige och för att tillgodose behovet av långväga resor, samtidigt som det är en utmaning för klimatet. Utskottet har behandlat frågan om regionala flygplatser i ett tidigare avsnitt i detta betänkande. För att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland tillförs anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ytterligare medel för detta ändamål.

### *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 används av både människor och företag över hela landet. Utskottet välkomnar den strategi för hur digitaliseringspolitiken ska bidra till konkurrenskraft, full sysselsättning samt en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling som regeringen presenterade i maj 2017. Strategin anger inriktningen för digitaliseringspolitiken där visionen är ett hållbart digitaliserat Sverige. Det övergripande målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Strategin bildar ett ramverk för att Sverige även i fortsättningen ska tillhöra de ledande länderna i digital konkurrenskraft.

Utskottet vill också framhålla regeringens bredbandsstrategi från 2016 där det konstateras att tillgång till bredband håller på att bli en förutsättning för att kunna ta del av grundläggande samhällsservice och att fullt ut vara delaktig i samhället. Visionen är ett helt uppkopplat Sverige eftersom det skapar förutsättningar för att bo och verka i hela landet, driva tillväxt och innovativ produktion.

Utskottet kan konstatera att statens ansvar för att säkerställa tillgången till anslutningar som medger bl.a. funktionellt tillträde till internet inträder när slutanvändarna saknar tillgång till sådana anslutningar till ett överkomligt pris via marknadsaktörernas försorg. Den dåvarande regeringen fastställde 2011 nivån för funktionellt tillträde till internet till en överföringshastighet om 1 megabit per sekund. Därefter har användningen och beroendet av internet ökat, och allt fler tjänster utförs över internet. Post- och telestyrelsen (PTS) fick därför i uppdrag av regeringen att se över nivån för funktionell tillgång till internet. I maj 2017 presenterade PTS sin översyn, där myndigheten bl.a. rekommenderade en höjning av nivån för funktionellt tillträde till internet till 5 megabit per sekund. I budgetpropositionen framför regeringen att det krävs ökad kapacitet i takt med att digitala tjänster blir alltmer avancerade. Regeringen menar att det därför finns behov av att nivån för tillgång till grundläggande internetanslutning ökar till 10 megabit per sekund. Utskottet delar den bedömningen och välkomnar mot den bakgrunden förslaget om ökade medel för höjd nivå för samhällsomfattande tjänster (SOT).

I utredningen om en ny säkerhetsskyddslag (SOU 2015:25) föreslås en ny lag som ska svara mot de ändrade kraven på säkerhetsskyddet, bl.a. med tanke

på utvecklingen på informationsteknikområdet, en ökad internationell samverkan, en ökad sårbarhet i samhällsviktiga funktioner och att säkerhetskänslig verksamhet i allt större omfattning bedrivs i enskild regi. Utskottet välkomnar regeringens förslag om ökning av bl.a. anslaget till Post- och telestyrelsen för deras arbete med en ny säkerhetsskyddslag och för arbetet med civilt försvar inom området elektronisk kommunikation.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan samtliga här behandlade motionsförslag avstyrks, dvs. motionerna 2017/18:2532 (SD), 2017/18:3627 (L) yrkande 7, 2017/18:3699 (C), 2107/18:3766 (KD) yrkandena 1, 22, 26 och 46, 2017/18:3818 (L), 2017/18:3832 (M) yrkandena 1–4 och 2017/18:3833 (M) yrkande 2.

## Vissa organisatoriska frågor

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att samordna statliga verksamheter på trafikområdet genom att utreda en sammanslagning av myndigheter och om att utreda förutsättningar och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna har utretts och analyserats vid olika tillfällen. Utskottet framför att det är angeläget att statens resurser används effektivt och att det finns ett nära samarbete mellan myndigheterna.

Jämför reservation 4 (V).

### **Motionerna**

I motion 2017/18:641 av Penilla Gunther (KD) förespråkas att statliga verksamheter inom trafikområdet ska samordnas och att en sammanslagning av myndigheter ska utredas. Motionären påminner om att det utöver Trafikverket finns flera myndigheter inom trafikområdet: Trafikanalys, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Dessutom finns Statens väg- och transportforskningsinstitut. Motionären menar att det är dags att ta ett helhetsgrepp om den totala transportinfrastrukturen och utreda möjligheten att slå samman Luftfartsverket och Sjöfartsverket med Trafikverket.

I kommittémotion 2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) om en hållbar sjöfart föreslår motionärerna att regeringen bör utreda förutsättningar och

konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten (yrkande 1). Motionärerna konstaterar att Sjöfartsverket till skillnad från Trafikverket inte finansieras via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Därutöver är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Motionärerna menar att finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrningen mot de transport- och miljöpolitiska målen och att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige.

## Utskottets ställningstagande

### *Angående frågan om sammanslagning av myndigheter*

Utskottet konstaterar inledningsvis att regeringen i juni 2008 beslutade att tillkalla en utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn. Trafikverksutredningens uppdrag var bl.a. att föreslå organisatoriska lösningar eller andra lösningar som krävdes för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för transportpolitiken. I utredningens slutbetänkande påtalades ett antal problem med den dåvarande sektorsvisa myndighetsorganisationen inom transportområdet. Utredningen föreslog bl.a. att en samlad trafikslagsövergripande myndighet, Trafikverket, skulle inrättas för sjöfart, luftfart, vägtrafik och järnvägstrafik. Enligt Trafikverksutredningen skulle en sammanhållen infrastrukturplanering bl.a. kunna främja lösningar som bidrar till att negativ miljö- och klimatpåverkan minskar samt till att energieffektiviteten ökar.

Utskottet kan vidare konstatera att utredningen betonade att Luftfartsverket och Sjöfartsverket är affärsverk och finansierar sina verksamheter med avgifter som tas ut av dem som nyttjar deras tjänster. Utredningen föreslog 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 när det gäller t.ex. upphandlingsfrågor. Utredningen föreslog vidare att delar av funktionen för den långsiktiga planeringen av infrastruktur inom luftfartsområdet skulle föras över till Trafikverket. Ansvaret för utformningen av det nationella basutbudet av flygplatser samt finansieringen av dessa flygplatser skulle även i fortsättningen ligga hos Luftfartsverket.

Trafikutskottet framförde i januari 2010 att ett samlat trafikverk skulle skapa de bästa förutsättningarna för att bl.a. tillämpa fyrstegsprincipen och få en enhetlig regional representation. Utskottet konstaterade även bl.a. att



Trafikanalys, som inrättades samtidigt som Trafikverket, skulle komma att tillföra ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9).

Den 1 april 2010 bildades Trafikverket som omfattar verksamheten vid dåvarande Vägverket och Banverket samt vissa verksamheter som tidigare låg hos Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och dåvarande Statens institut för kommunikationsanalys (Sika). Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken och ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhälls-ekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Enligt utskottets bedömning är frågan om samordning av statliga verksamheter och sammanslagning av myndigheter inom trafikområdet nog utredd. Frågan om en sammanslagning av Trafikverket och Sjöfartsverket behandlades senast av utskottet i förra årets budgetbetänkande (2016/17:TU1). Utskottet framförde att det är angeläget att statens resurser används effektivt och konstaterade att verken redan har ett nära samarbete. Utskottet fann därför inte skäl att vidta någon åtgärd. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

### *Angående frågan om att utreda Sjöfartsverkets finansiering*

När det gäller frågan om att utreda Sjöfartsverkets finansiering kan utskottet inledningsvis konstatera att Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras av de avgifter som handelssjöfarten betalar. Exempelvis isbrytning finansieras av farledsavgifterna. Som framgår av tidigare avsnitt i detta betänkande har utskottet redan framfört att det är effektivt och ändamålsenligt att till största delen finansiera Sjöfartsverkets verksamhet med avgifter direkt från brukarna. Utskottet vill i sammanhanget också peka på att Sjöfartsverket har genomfört ett omfattande internt effektiviseringsarbete mot bakgrund av att minskat antal anlöp har lett till minskade intäkter från farledsavgifter.

Utskottet vill vidare påminna om att Sjöfartsverket redan har varit föremål för olika utredningar. I exempelvis SOU 2008:53 Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation konstaterades att det dels finns förvaltningsmyndigheter som finansieras genom anslag över statsbudgeten, dels finns myndigheter som helt eller delvis är avgiftsfinansierade. Vid en del av de anslagsfinansierade myndigheterna förekommer även verksamhet som är avgiftsfinansierad. I gruppen avgiftsfinansierade myndigheter ingår affärsverken, vilka generellt ägnar sig åt verksamhet av affärsmässig natur. Även affärsverken är statliga förvaltningsmyndigheter som lyder under regeringen.

Den väsentligaste skillnaden mellan ett affärsverk och en traditionell myndighet är att affärsverket förutsätts vara självfinansierat och dessutom leverera in delar av ett eventuellt överskott till statskassan. Utredaren menade bl.a. att Sjöfartsverket borde övergå från att vara ett affärsverk till att bli en förvaltningsmyndighet. Utskottet noterar att Sjöfartsverket i sitt remissvar menade att affärsverksformen är fullt funktionell för den verksamhet som verket driver. Verket konstaterade att brukarfinansiering är en god huvudprincip för verksamheten även i en framtid. Vidare kan utskottet konstatera att regeringen i maj 2012 gav Statskontoret i uppdrag att utvärdera vissa verksamheter vid Sjöfartsverket. I rapporten Myndighetsanalys av Sjöfartsverket (2013:1) behandlas bl.a. valet av verksamhetsform och frågor om finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet.

Enligt utskottets bedömning har frågan om Sjöfartsverkets finansiering redan utretts noga, och det finns därmed för tillfället inte något skäl att vidta någon åtgärd i denna fråga.

### *Sammanfattande bedömning*

Utskottet konstaterar att de frågor som tas upp i motionerna har utretts och analyserats vid olika tillfällen. Utskottet har inte ändrat uppfattning vad gäller frågan om sammanslagning av myndigheter eller Sjöfartsverkets finansiering. Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2017/18:641 (KD) och motion 2017/18:1140 (V) yrkande 1.

## Trafikverkets underhållsanslag

### **Utskottets förslag i korthet**

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

Jämför reservation 5 (C).

### **Motionen**

I kommittémotion 2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25 föreslås en översyn av möjligheten att Trafikverkets anslag för underhåll ska kunna förskjutas över budgetår. Motionärerna framhåller att det i fråga om Trafikverkets anslag för investeringar är möjligt att förskjuta medel över budgetår för att på så sätt kunna utforma längre och långsiktigare kontrakt med leverantörer. Motionärerna konstaterar att detta inte är möjligt när det gäller Trafikverkets årsvisa underhållsanslag, vilket de menar resulterar i mer

kortsiktiga kontrakt och svårigheter att göra en god långsiktig planering av de underhållsarbeten som behöver göras.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Utskottet har tidigare konstaterat att Trafikverkets investeringsanslag tenderar att generellt sett följa de stora projektens produktionscykel; det kan således uppstå en del fluktuationer i 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.

I samband med riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen bemyndigas regeringen att för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden för flera år framåt. I budgetpropositionen för 2018 föreslås att regeringen ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 745 miljoner kronor för perioden 2019–2022. Regeringen överför sedan sitt bemyndigande att ingå ekonomiska åtaganden till Trafikverket via myndighetens regleringsbrev. Det förtydligas där att bemyndigandet innefattar bl.a. anslaget 1:2 och avser all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203).

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

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2017/18:3758 (C) yrkande 25.

# Reservationer

## 1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (S, MP, V)

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår utskottets förslag.

### *Ställningstagande*

Vi vill framhålla att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och konkurrenskraft samt för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter inrikes och utrikes. Vi välkomnar därför den inriktning som uttrycks i flygstrategin som regeringen presenterade i januari 2017 om att den ska bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt, liksom att det fortsatta utvecklingsarbetet ska bygga på dialog, samverkan och kunskapsutbyte. Vi är fortfarande av den uppfattningen att den stora bredd som flygstrategin tar sikte på är positiv när det gäller de fokusområden och prioriteringar som lyfts fram, dvs. vikten av god tillgänglighet, hållbar utveckling av Arlanda, minskad miljö- och klimatpåverkan, hög flygsäkerhet, rättvisa villkor och sund konkurrens, forskning och innovation samt ökad export av svenska varor och tjänster. Vi vill även framhålla att representanter från myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer bjöds in till att medverka i diskussioner när strategin togs fram. På detta sätt har en allsidig belysning kunnat göras med utgångspunkt från perspektiv och kunskaper från ett antal olika områden som har relevans för utvecklingen av den framtida luftfarten.

Vi anser att det är viktigt att det fortsatta arbetet i enlighet med strategin ges hög prioritet. Vi vill även framhålla att det i flygstrategin anges att den kommer att följas upp för att säkerställa att dess genomförande bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av flyget. Med anledning av flyget och flygplatsernas stora betydelse som naturliga delar i transportsystemet avser vi att följa utvecklingen och de insatser som görs för att åstadkomma ett långsiktigt hållbart resande. Vi välkomnar det arbete som regeringen gör för att genomföra den svenska luftfartsstrategin. Enligt vår uppfattning finns det inte något skäl att rikta ytterligare ett tillkännagivande till regeringen om att ta fram en flygstrategi, utan vi delar i stället regeringens bedömning att tillkännagivandet är slutbehandlat.

## **2. Regionala flygplatser, punkt 2 (S, MP, V)**

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

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen avslår utskottets förslag.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling med hänsyn till att Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd. Vi välkomnar därför regeringens skrivningar i flygstrategin om vikten av de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. Vi delar även regeringens uppfattning att de statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser men bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, vilket innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Vi är inte heller av någon annan uppfattning än att långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser. Vi vill även peka på att Europeiska kommissionen den 17 maj 2017 inom ramen för det allmänna gruppundantaget (GBER – general block exemption regulation) har antagit reviderade regler för stöd till flygplatser. Regeringen har framhållit att de nya reglerna ska genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och stabilitet när det gäller möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Vi välkomnar detta.

Vi vill i sammanhanget även peka på de ytterligare medel som regeringen föreslår i budgetpropositionen som ska kunna tillföras icke-statliga flygplatser i Norrland för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftsunderskott.

Mot denna bakgrund delar vi regeringens bedömning om att tillkännagivandet är slutbehandlat.

### **3. Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar, punkt 3 (V)**

av Emma Wallrup (V).

#### *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 2017/18:3909 av Emma Wallrup m.fl. (V) och lägger skrivelse 2017/18:13 till handlingarna.

#### *Ställningstagande*

Vi inom Vänsterpartiet anser att ett fungerande och effektivt underhåll av våra vägar är centralt för en fungerande infrastruktur i hela landet. Om detta brister får det stora negativa konsekvenser inte minst för stora delar av vår landsbygd där vägnätet är helt avgörande för resor och transporter. I Riksrevisionens rapport konstateras att tillståndet för det lågtrafikerade vägnätet har försämrats över tid. Vi menar att detta inte är acceptabelt om vi menar allvar med en politik där hela Sverige ska leva och där stad och landsbygd håller ihop.

Vänsterpartiet har föreslagit att regeringen bör sätta upp en målsättning om en väl fungerande infrastruktur i hela landet utifrån en mer långsiktig samhällsnytta där även andra aspekter än befolkningstäthet prioriteras. För att verka i en sådan riktning och minska klyftan när det gäller underhållstillståndet på högtrafikerade respektive lågtrafikerade vägar anser vi att regeringen bör följa Riksrevisionens rekommendation att förbättra Trafikverkets metodik för bedömningar av eftersläpande underhåll och att kunskapsbrister i underlag tydligt ska redovisas till regeringen. Trafikverket har enligt Riksrevisionen inte redovisat dessa brister i underlagen till regeringen. Vi delar därför inte regeringens bedömning i skrivelsen att det är tillräckligt att hänvisa till det arbete som redan pågår inom Trafikverket när det gäller register och data om underhåll. Vi inom Vänsterpartiet anser följaktligen att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förbättra metodiken för bedömningar av eftersläpande vägenderhåll och tydligt redovisa kunskapsbrister i underlagen till regeringen.

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

#### 4. Vissa organisatoriska frågor, punkt 5 (V)

av Emma Wallrup (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V) yrkande 1 och  
avslår motion  
2017/18:641 av Penilla Gunther (KD).

##### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att det är viktigt att verka för en ekologiskt hållbar handelsflotta med en stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme att öka volymen på inrikes sjöfart. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en avgörande förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina varor hållbart till världsmarknaden.

Sjöfarten är ett energieffektivt trafikslag, och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Utöver det transporteras varje år ett mycket stort antal passagerare mellan Sverige och utlandet.

För att svensk sjöfart ska vidareutvecklas behövs det en förbättrad sjöinfrastruktur. Jag kan konstatera att Sjöfartsverket inte finansieras som Trafikverket via anslag utan i huvudsak genom avgifter som verket tar ut för farledstrafikering etc. Därutöver är Sjöfartsverket av staten ålagt vissa avkastningskrav. Denna finansieringsmodell leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrning mot våra trafik- och miljöpolitiska mål. Det leder också till att man inte tar ansvar för farleder i hela Sverige. Regeringen bör därför utreda förutsättningar och konsekvenser av att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.

Vad gäller motionsförslaget om sammanslagning av myndigheter delar jag utskottsmajoritetens syn.

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

## **5. Trafikverkets underhållsanslag, punkt 6 (C)**

av Anders Åkesson (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 25.

### *Ställningstagande*

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

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



# Särskilda yttranden

## 1. En strategi för luftfarten, punkt 1 (V)

Emma Wallrup (V) anför:

Jag anser att regeringens flygstrategi i delar innehåller en inriktning för att bidra till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle socialt, miljömässigt och ekonomiskt. Flygstrategin saknar dock en tydlig målformulering om hur flygsektorns klimatpåverkan ska minska. De internationella överenskommelserna, som t.ex. ICAO-överenskommelsen, är inte tillräckliga för att hindra de ökade utsläppen från flygresandet. Sverige behöver i ökad utsträckning ta nationella initiativ för att minska flygets klimatpåverkan, som t.ex. den nyligen beslutade flygskatten som ger en viktig signal om att vi behöver flyga mindre. Vi i Vänsterpartiet vill också se en successiv minskning av flyget och ersätta det med andra trafikslag där det är möjligt, t.ex. en utbyggd tågtrafik.

## 2. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (M)

Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Erik Ottoson (M) och Lotta Finstorp (M) anför:

Riksdagen beslutade den 22 november 2017 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden och om en beräkning av statens inkomster. I motionen Vi tror på Sverige – Moderaternas budgetmotion för 2018 (2017/18:3681) presenteras Moderaternas budgetförslag och Alliansens riktlinjer för den ekonomiska politiken.

Moderaternas utgångspunkt är det ska löna sig bättre att jobba och att statens kärnuppgifter, som skola, vård och trygghet, måste stärkas. Vårt budgetalternativ innehåller därför reformer för att öka jobbchanserna och satsningar för att återupprätta kunskapsskolan, halvera vårdköerna och stärka primärvården samt den största trygghetssatsningen på över 20 år. Samtidigt behöver vi också rusta Sverige inför nästa lågkonjunktur. När den kommer ska Sverige kunna möta den med en aktiv stabiliseringspolitik som inte drabbar samhällets svagaste. Det kräver en mer återhållsam inriktning på politiken i dagens högkonjunktur. Vi moderater har därför ett finansiellt sparande som är 10 miljarder kronor starkare än regeringens varje år. Kombinationen av offensiva satsningar och en stramare finanspolitik blir möjlig genom tydliga prioriteringar där jobb, trygghet och välfärd alltid går före bidrag och subventionspolitik.

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 opposi-

tionspartiernas budgetförslag mot varandra som helheter, och budgeten beslutas 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 redovisar vi i detta särskilda yttrande den anslagsfördelning och de förslag som Moderaterna presenterar i motion 2017/18:3832.

En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens, och den 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 upp arbetsmarknader, skapar arbetstillfällen och binder samman landet. Vi i Moderaterna menar att regeringens transportpolitik ställer trafikslag mot varandra och gör våra transporter dyrare. 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 mot industrijobben. Det är en politik som Sverige inte har råd med. Vi är också emot regeringens förslag om flygskatt och föreslår därför att anslaget om ersättning till icke-statliga flygplatser minskar med 84,8 miljoner kronor.

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.

Vi är starkt kritiska till regeringens brist på transparens i hanteringen av stadsmiljöavtalen. Vår bedömning är att behoven av kapacitetsökningar i andra delar av transportsystemet är mer motiverade och avslår därmed regeringens satsning på stadsmiljöavtal. Moderaterna vill i stället satsa 1 000 miljoner kronor på utveckling av statens transportinfrastruktur och återkommer framöver med besked om vad vi avser att satsningen ska gå till.

Att tillåta tyngre lastbilar, upp till 74 ton, är en viktig reform för jobben, miljön och industrin i Sverige. Detta har gjorts i t.ex. Finland, som därmed har fått en viktig konkurrensfördel för skogsindustrin. Moderaterna vill därför investera 2,4 miljarder kronor under åtta år för att göra det möjligt för tyngre lastbilar att trafikera våra vägar. 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. De utvärderingar som har gjorts visar att tyngre och längre lastbilar sänker koldioxidutsläppen per transporterat ton med ca 10 procent, ökar företagets produktivitet med 20–25 procent och sänker deras kostnader med 8–15 procent. Vår förslagna satsning inkluderar att stärka vägar och broar för att kunna höja maxvikten för lastbilar upp till 74 ton.

Vi vill betona att ett väl fungerande vägnät är av avgörande betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige. Regeringen har uppgett att vägkvaliteten sett till andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har försämrats det senaste året. Moderaterna vill bryta denna negativa utveckling. Därför satsar vi 200 miljoner kronor på drift och underhåll av vägnätet för att stärka kvaliteten i hela landet. Tillsammans med bl.a. vår vägförstärkning för tyngre och effektivare transporter om 300 miljoner kronor innebär det att vi satsar totalt 400 miljoner kronor mer än regeringen på drift, underhåll och förstärkning av vårt vägnät för 2018.

Vi vill vidare satsa 5 miljoner kronor årligen på att tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd. Vårt förslag 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 har 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. Vi 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 minskas med 2,5 miljoner kronor och att anslaget 1:9 minskas med 2,5 miljoner kronor.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Moderaternas förslag till anslagsändringar för 2018 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 13 Moderaternas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22**

*Tusental kronor*

| Anslag       |  | Regeringens<br>förslag | Avvikelse från<br>regeringen |
|--------------|--|------------------------|------------------------------|
| 1:1          | Utveckling av statens transportinfrastruktur         | 25 512 794             | -645 000                     |
| 1:2          | Vidmakthållande av statens<br>transportinfrastruktur | 21 347 306             | +400 000                     |
| 1:6          | Ersättning avseende icke statliga flygplatser        | 167 313                | -84 800                      |
| 1:9          | Statens väg- och transportforskningsinstitut         | 53 540                 | -8 000                       |
| 1:13         | Trafikanalys   | 68 162                 | -3 000                       |
| 2:4          | Informationsteknik och telekommunikation             | 72 844                 | -50 000                      |
| 99:1         | Transportpolitiskt råd (nytt anslag)                 |                        | +5 000                       |
| <b>Summa</b> |  |                        | <b>-385 800</b>              |

### **3. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (SD)**

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

I Sverigedemokraternas budgetmotion, Budgetpropositionen för 2018 (2017/18:2487), presenteras vårt budgetförslag. Riksdagen beslutade den 22 november 2017 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden och om en beräkning av statens inkomster. Riksdagen ställde sig då 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 i två steg. Sverigedemokraternas 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 redovisar vi i detta särskilda yttrande den anslagsfördelning och de förslag som Sverigedemokraterna presenterar i motion 2017/18:2532.

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 med inriktning på de projekt som är mest brådskande, lönsamma och som skapar störst nytta, samtidigt som man tar hänsyn till aspekter som landsbygd, familjeliv och företagande.

Vi anser att regeringens extrasatsningar på cykelinfrastruktur och hållbara stadsmiljöer är en allvarlig felprioritering i ett läge där svensk infrastruktur på många plan står inför en stor utmaning. I det ansträngda läge som landet i dag befinner sig i vill vi därför skära ned på detta för att i stället omfördela medlen till mer akuta områden.

Järnvägsunderhållet i Sverige är inte tillfredsställande. En alltför stor del av arbetet utgörs av akuta åtgärder i stället för förebyggande arbete, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid har använts som en budgetregulator. Därför vill Sverigedemokraterna i stället kraftigt satsa på järnvägsunderhållet i väntan på regeringens tillförda medel efter innevarande mandatperiod.

För att ytterligare stärka svensk infrastruktur vill Sverigedemokraterna även satsa på en särskild marknadspott för att åtgärda hastigt uppkomna flaskhalsar som exempelvis står i vägen för betydande näringslivssatsningar. Vi menar att detta nya anslag ska disponeras av Trafikverket och konstaterar att vårt förslag ligger i linje med vad som har framförts av Näringslivets Transportråd.

Sverigedemokraterna kan konstatera att sjöfarten är ett underutnyttjat och underprioriterat trafikslag. Sjötransporter skulle kunna avlasta våra ansträngda vägar och järnvägar, samtidigt som de också är positiva för miljön. Vi kan i

sammanhanget konstatera att Sjöfartsverket i dagsläget till stor del är avgiftsfinansierat. Det betyder att sjöfarten, trots dess samhällsekonomiskt positiva effekter, bär en stor del av sina kostnader. Sverigedemokraterna vill hjälpa sjöfarten genom att låta staten ta en större andel av kostnaderna för farleder, lotsar och andra avgiftsbelagda delar av sjöfarten. Vårt mål är att på sikt helt anslagsfinansiera Sjöfartsverket. Därför vill vi i årets budget skjuta till betydande belopp för att i större utsträckning anslagsfinansiera Sjöfartsverket och minska sjöfartens kostnader.

Vi vill också lyfta fram att flyget, liksom alla andra trafikslag, har en viss miljöpåverkan och att Sverigedemokraterna därför ser positivt på satsningar på t.ex. förnybara flygbränslen och andra miljövänligare tekniker inom flygindustrin. Sverigedemokraterna är samtidigt emot ett införande av flygskatt.

År 2018 kommer, med regeringens förslag, en ny typ av beskattning av nya bilar införas, s.k. bonus–malus. Sverigedemokraterna anser att det är positivt att Sveriges fossilberoende minskar men att den föreslagna skatten är felaktigt utformad. Vidare planerar regeringen att införa en skatt som ska betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Sverigedemokraterna motsäger sig denna s.k. kilometerskatt. När det gäller cabotagetransporter förespråkar Sverigedemokraterna att ett elektroniskt system införs i Sverige för bilar som väger över tolv ton för att säkerställa att avgifter betalas och att cabotageregler samt kör- och vilotidsdirektivet efterlevs. För att beivra fusket på vägarna kommer det framöver även att krävas stora satsningar på trafikpolisen.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Sverigedemokraternas förslag till anslagsändringar för 2018 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 14 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22**

*Tusental kronor*

| Anslag       |  | Regeringens<br>förslag | Avvikelse från<br>regeringen |
|--------------|--|------------------------|------------------------------|
| 1:1          | Utveckling av statens transportinfrastruktur                                 | 25 512 794             | –1 000 000                   |
| 1:2          | Vidmakthållande av statens<br>transportinfrastruktur                         | 21 347 306             | +1 000 000                   |
| 99:2         | Marknadspott (nytt anslag)   |                        | +1 000 000                   |
| 99:3         | Anslag för att avskaffa Sjöfartsverkets<br>avgiftsfinansiering (nytt anslag) |                        | +1 000 000                   |
| <b>Summa</b> |  |                        | <b>+2 000 000</b>            |

#### **4. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (C)**

Anders Åkesson (C) anför:

I Centerpartiets budgetmotion för 2018, Nytt ledarskap för Sverige (2017/18:3716), presenteras vårt budgetförslag. Riksdagen beslutade den 22

november 2017 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden och om en beräkning av statens inkomster. Riksdagen ställde sig då 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 i två steg. Centerpartiets 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 jag inte i det nu aktuella beslutet om anslagens fördelning inom utgiftsområde 22. I stället redovisar jag i detta särskilda yttrande den anslagsfördelning och de förslag som Centerpartiet presenterar i motion 2017/18:3699.

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 fossiloberoende fordonsflotta. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Centerpartiet prioriterar ett ökat underhåll av järnvägen, ökade och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad. Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Vi i Centerpartiet vill ha en väl utbyggd infrastruktur som knyter ihop Sverige och skapar förutsättningar för fler jobb och företag i hela landet. I dag räcker järnvägens kapacitet inte till. Systemet har blivit mycket känsligt för störningar, och slutresultatet blir låg pålitlighet och lågt förtroende för tågen. Centerpartiet är därför positivt till höghastighetsjärnvägar, och vi är måna om en hållbar finansiering. Det finns därför anledning att pröva såväl lösningar med offentlig-privat samverkan (OPS) som att placera projektet i ett separat bolag. Vi vill prioritera ökade och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar. Samtidigt föreslår vi att anslaget 1:1 minskas med sammanlagt 1 000 miljoner kronor till följd av en återställning av tidigare anslagshöjningar från budgetpropositionerna för 2016 respektive 2017 som gällde stadsmiljöavtal. Vi föreslår vidare att anslaget minskas med 210 miljoner kronor till följd av en återställning av en tidigare anslagshöjning från budgetpropositionen för 2016 som gällde kollektivtrafik på landsbygden. Vi föreslår också en minskning av anslaget med 85 miljoner kronor eftersom vi avvisar regeringens förslag om en utökad satsning på kollektivtrafik på landsbygden och med 350 miljoner kronor till följd av att Centerpartiet avvisar regeringens förslag om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar. Vi föreslår även att anslaget

minskas med 746 miljoner kronor till följd av Centerpartiets förslag om att skjuta upp införandet av det europeiska signalsystemet för järnväg (ERTMS). Sammantaget föreslår vi att anslaget 1:1 minskas med 2 391 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet vill prioritera ett ökat underhåll av järnvägen. Vi konstaterar att järnvägsinfrastrukturen är i dåligt skick och otillräcklig på många ställen i Sverige. Därför föreslår vi ett järnvägslyft för punktlighet och driftssäkerhet. Som en del av detta behövs en förstärkning av det existerande signalsystemet ATC och ledningar, med fokus på ökad driftssäkerhet, samt att banvallar med hjälp av stängsel säkras så att personer inte vistas på spåren. Centerpartiet vill stärka underhållet av järnvägen med resurser som är öronmärkta till att rusta upp lokala och regionala lågtrafikerade banor på landsbygden. Detta är bansträckor med stor betydelse för jobb och tillväxt. Centerpartiet lyfter även fram de enskilda vägarna som en viktig del i den infrastruktur som är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd. Det är bl.a. viktigt att de enskilda vägarna ges förutsättningar att rusta sig inför införandet av 74 tons lastbilar. Vi föreslår därför att underhållet av de enskilda vägarna förstärks med 300 miljoner kronor under kommande tre år. Vi vill öka anslaget 1:2 med 1 100 miljoner kronor 2018. Samtidigt föreslår vi att anslaget minskar med 75 miljoner kronor 2018 till följd av att en tidigare anslagshöjning ämnad att kompensera järnvägsföretag för höjda banavgifter återställs. Sammantaget innebär detta en ökning av anslaget 1:2 med 1 025 miljoner kronor.

Centerpartiet konstaterar att regeringen har aviserat två skatteförslag som är skadliga för den regionala tillväxten och som beskattar avstånd. Det handlar dels om en kilometerskatt som beskattar tunga transporter per kilometer, dels om en skatt på flygresande som drabbar alla flygresenärer i hela landet. Vi föreslår att anslaget 1:6 minskar med 84,8 miljoner kronor per år till följd av att Centerpartiet avvisar regeringens förslag om flygskatt.

Vi vill vidare framhålla att den digitala infrastrukturen är nödvändig för att det ska gå att arbeta och bo i hela landet. För att digitaliseringen av hela Sverige ska ta ytterligare fart krävs utbyggnad av fiber och annan modern kommunikationsteknik i hela landet. Centerpartiet föreslår därför att ytterligare medel avsätts för detta inom landsbygdsprogrammet (utgiftsområde 23).

Vi föreslår avslutningsvis en lägre pris- och löneomräkning med 30 procent, vilket påverkar anslagen 1:3, 1:9, 1:12, 1:13 och 2:1.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Centerpartiets förslag till anslagsändringar för 2018 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 15 Centerpartiets förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22**

*Tusental kronor*

| Anslag |   | Regeringens | Avvikelse från |
|--------|---|-------------|----------------|
|        |   | förslag     | regeringen     |
| 1:1    | Utveckling av statens transportinfrastruktur      | 25 512 794  | -2 391 000     |
| 1:2    | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 21 347 306  | +1 025 000     |

| Anslag  | Regeringens Avvikelse från |                   |
|---|----------------------------|-------------------|
|   | förslag                    | regeringen        |
| 1:3 Trafikverket                                  | 1 386 846                  | -8 010            |
| 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser | 167 313                    | -84 800           |
| 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut  | 53 540                     | -420              |
| 1:12 Transportstyrelsen                           | 2 139 603                  | -9 360            |
| 1:13 Trafikanalys                                 | 68 162                     | -260              |
| 2:1 Post- och telestyrelsen                       | 42 040                     | -160              |
| <b>Summa</b>                                      |                            | <b>-1 469 010</b> |

## 5. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (L)

Nina Lundström (L) anför:

I motionen En budget som håller ihop Sverige – Liberalernas budgetmotion för 2018 (2017/18:3752), presenteras vårt budgetförslag. 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 elda på ekonomin 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. För att vända utvecklingen behövs en ny vision för vad Sverige ska vara och nya och kraftfulla förslag för att nå dit. Vi i Liberalerna lägger fram en budget med reformer för framtiden. Vi satsar på bättre kunskaper i skolan, bättre möjlighet för företag att anställa, en fungerande polis i hela landet och ett försvar med kapacitet att försvara Sverige. Dessutom presenterar vi en integrations- och migrationspolitik som bygger på lika delar humanism och realism, som fokuserar på jobb och skola och som motverkar parallellsamhällen och hedersvåld.

Riksdagen har genom rambeslutet den 22 november 2017 avvisat Liberalernas förslag till inkomstberäkning och fördelning av utgifter per anslagsområde. Därmed tar Sverige nu en annan väg än den som Liberalerna vill se. Sverige kommer att tappa i jobb, kunskap och försvarsförmåga. Vårt budgetförslag är att betrakta som en helhet. På majoriteten av utgiftsområdena överensstämmer inte riksdagens beslut med det förslag till ram som Liberalerna förespråkade. Liberalerna ser ett värde i att budgeten och budgetprocessen hålls samman. Även enskilda och på kort sikt motiverade utbrytningar riskerar att på lång sikt försvaga budgetprocessen och effektiviteten i finanspolitiken. Jag väljer därför att inte delta i beslutet om fördelningen till anslag inom utgiftsområde 22. I det följande redovisas i sammanfattning innehållet i Liberalernas budgetförslag för utgiftsområde 22.



Välfungerande kommunikationer och en modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen marknad. Människor transporterar sig mellan skola, jobb och bostad. Flödet av varor och tjänster skapar hållbar tillväxt för Sverige, och handeln med andra länder stärker Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling, och därför är det viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett helhetsperspektiv. Transportpolitiska beslut kan ha stor påverkan på den lilla staden eller den enskilda företagaren, i både positiv och negativ bemärkelse.

Transportsektorn bär ett stort ansvar i arbetet för miljömålen. Vägtrafiken står fortfarande för en mycket stor del av utsläppen av växthusgaser även om det har skett en förbättring. Men omställningen går inte tillräckligt snabbt. Bilåkandet måste minska och fler bilar måste bli klimatsmarta. Liberal miljö- och klimatpolitik utgår från försiktighetsprincipen och att förorenaren ska betala. Tanken är att de bilar som i dag drivs på fossila bränslen i större utsträckning ska gå över till framför allt el.

Vi reser allt mer, vilket är positivt i en globaliserad värld. Vi i Liberalerna vill inte förhindra resandet i sig utan fokusera på att minska utsläppen. Flyget ska liksom andra trafikslag stå för sina klimatkostnader genom ekonomiska styrmedel som riktas mot utsläppen. Samtidigt måste högre kostnader för flygtrafiken också ses i förhållande till den roll som flyget har att hålla samman Sverige med sina långa avstånd. Det är utsläppen – inte flygtrafiken i sig – som är problemet. Därmed motsätter vi oss det förslag till flygskatt som regeringen har tagit fram. Vårt avslag till regeringens förslag till flygskatt innebär att vi avvisar regeringens förslag om 85 miljoner kronor på anslaget 1:6 för att kompensera ökade driftunderskott till icke-statliga flygplatser i Norrland.

Vi menar att fler måste välja kollektivtrafik där möjligheten finns, och järnvägen måste rustas upp för att möta de nationella och regionala behoven. Liberalerna vill se en omläggning av reseavdraget genom att det begränsas i de regioner där det finns en fungerande kollektivtrafik. Samtidigt avslår vi regeringens satsning på 350 miljoner kronor årligen för gratis kollektivtrafik under sommarlovet för skolor och prioriterar i stället kollektivtrafik på landsbygden som inkluderar åtgärder för höjd säkerhet i anslutning till hållplatser och perronger.

Resenären ska enkelt kunna göra klimatsmarta val. Bilpooler kan bli en del av framtidens kollektivtrafik liksom delningsekonomis nya koncept för taxi. Hycyklar och elcyklar ska bli en del av resan, och nya flexibla biljettlösningar behöver utvecklas i syfte att underlätta för resenären. Införandet av en nationell mobilitetsplan skulle kunna länka samman samtliga trafikslag genom en digital plattform. Liberalerna vill avsätta 10 miljoner kronor under anslaget 1:3 för att genomföra en pilotstudie om hur en nationell mobilitetsplan kan utformas.

Sveriges vägar är viktiga för att hela landet ska fungera, och många sträckor behöver rustas upp och förstärkas. Det blir särskilt tydligt nu när 74 tons lastbilar kommer att trafikera våra vägar. Det är viktigt att värna vägarna i anslutning till industri och hamnar så att de håller för tyngre lastbilar. Därför prioriterar vi förstärkning av vägar som är viktiga från näringssynpunkt. Vi välkomnar även regeringens satsning på upprustning av Gotlands vägnät men väljer att göra en riktad satsning på vägen mellan Visby och Fårö för att bl.a. gynna den växande cykelturismen. För att finansiera förstärkning av vägar i anslutning till industri och hamnar vill Liberalerna avsätta årligen 50 miljoner kronor under anslag 1:1. Skoterleder är också infrastruktur med avgörande betydelse i norr. För att främja skoterlederna vill Liberalerna avsätta medel under utgiftsområde 20.

Liberalerna vill prioritera cyklismen och avsätter därför årligen medel till en stor nationell satsning på utveckling av cykelinfrastruktur. Barn behöver få utbildning om cykling och trafiksäkerhet, och deras framkomlighet i trafiken bör prioriteras. Vi ser dessutom att det finns behov av ett nationellt kunskapscenter för att bistå kommuner och regioner i planering och utformning av strategier för cykling. Vi välkomnar regeringens alternativa satsning på ett nationellt kunskapscentrum för cykling men anser att det är fel att förlägga uppdraget under Statens väg- och transportforskningsinstitut. Därför avslår vi regeringens satsning på 5 miljoner kronor under anslaget 1:9. I stället vill vi avsätta 75 miljoner kronor årligen till en nationell satsning på cykelinfrastruktur under anslaget 1:1 samt 10 miljoner kronor årligen till ett nationellt kunskapscentrum för cykling. Vi prioriterar även en satsning på cykling och barn som uppgår till 10 miljoner kronor per år. Dessa satsningar läggs under ett nytt anslag för ett cykelkansli.

Vidare vill vi öppna för möjligheten att använda intäkterna från trängselskatten till medfinansiering av cykelinfrastruktur. Vi avvisar dock regeringens förslag till utökade stadsmiljöavtal då vi anser att satsningen riskerar att komma enstaka kommuner till del snarare än samtliga. Vi vill därför avveckla regeringens satsning på stadsmiljöavtal på 1 000 miljoner kronor årligen under anslaget 1:1.

De miljövänliga transportsätten måste vara attraktiva och konkurrenskraftiga för näringslivet, annars kommer mer lönsamma vägtransporter att förbli det självklara valet. Den största miljömässiga vinsten uppnås genom att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Sjöfarten behöver bättre förutsättningar i form av färre avgifter, nya slussar och utökad muddring vid hamnarna. Vi välkomnar därför att regeringen ser över Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Vi vill även understryka vikten av Sveriges inre vattenvägar och specifikt slussarna i Trollhättan och är oroade över hur anslagen till slussarna fördelas i Trafikverkets förslag till nationell plan. Hälften av kostnaden för nya slussar förläggs före 2030 och resterande efter. Efter 2030 kan inte Sjöfartsverket längre garantera slussarnas säkerhet, vilket kommer att innebära en nedstängning. Jag vill även understryka att Liberalerna sammantaget har ett större ekonomiskt utrymme för investeringar i åtgärdsplaneringen

med anledning av vår inställning till offentlig-privat samverkan (OPS) och infrastrukturavgifter.

Bostadsbyggandet kan öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändig, och det behövs därför en bättre samplanering mellan stat, landsting, kommuner och andra intressenter. Trafikverket bör få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder och ges en tydlig roll i detta. För arbetet med att öka samplanering vill Liberalerna avsätta 2 miljoner kronor årligen till Trafikverket under anslag 1:3.

Till infrastruktur hör även möjligheter att kommunicera digitalt. I dag har Sverige en stark position inom it-området, men många som bor på landsbygden och i glesbygd har fortfarande inte tillgång till bredband. Mot denna bakgrund avsätter Liberalerna medel under utgiftsområde 23 för att påskynda utbyggnaden av bredband i glesbygd. Vidare är en fungerande postservice en del av samhällets basservice. Det är viktigt att garantera medborgarna en rimlig service även på landsbygden. Liberalerna vill utreda möjligheten till differentierade avgifter för t.ex. övernattningsbefordran.

För att prioritera andra satsningar avvisar vi regeringens förslag om ökade medel för att förstärka totalförsvaret, dvs. 40 miljoner kronor på anslaget 1:1 och 10 miljoner kronor på anslaget 2:1. Vidare avvisar vi regeringens förslag om att öka anslaget 1:12 med 17 miljoner kronor då vi i stället för bonusmalus vill se en omvänd miljöbilsbonus, vilket tas upp under utgiftsområde 20.

Vi föreslår slutligen att pris- och löneomräkningen för 2018–2020 justeras ned med 20 procentenheter, vilket påverkar bl.a. anslagen 1:1, 1:2, 1:3 och 1:12.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Liberalernas förslag till anslagsändringar för 2018 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 16 Liberalernas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22**

*Tusental kronor*

| Anslag       |   | Regeringens<br>förslag | Avvikelse från<br>regeringen |
|--------------|---|------------------------|------------------------------|
| 1:1          | Utveckling av statens transportinfrastruktur      | 25 512 794             | -1 307 000                   |
| 1:2          | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 21 347 306             | -51 000                      |
| 1:3          | Trafikverket                                      | 1 386 846              | +7 000                       |
| 1:6          | Ersättning avseende icke statliga flygplatser     | 167 313                | -85 000                      |
| 1:9          | Statens väg- och transportforskningsinstitut      | 53 540                 | -5 000                       |
| 1:12         | Transportstyrelsen                                | 2 139 603              | -23 000                      |
| 2:1          | Post- och telestyrelsen                           | 42 040                 | -10 000                      |
| 99:4         | Cykelkansli (nytt anslag)                         |                        | +20 000                      |
| <b>Summa</b> |   |                        | <b>-1 454 000</b>            |

### *Angående regeringens hantering av riksdagens tillkännagivande om en cykelstrategi*

Allt fler väljer cykeln framför bilen, och den som cyklar gör en stor insats för bl.a. miljön, klimatet och folkhälsan. Cyklismen behöver ges bättre förutsättningar; i dag saknas exempelvis regelverk som beaktar cykeln som ett eget transportsätt. Jag delar därför inte regeringens uppfattning att tillkännagivandet om en nationell cykelstrategi, som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123), är slutbehandlat.

## **6. Anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 4 (KD)**

Robert Halef (KD) anför:

I Kristdemokraternas budgetmotion för 2018, Välfärdslöftet – Budget för vård, omsorg och trygghet (2017/18:3798), presenteras vårt budgetförslag. Kristdemokraterna vill skapa förutsättningar för ett samhälle med god ekonomisk tillväxt och ett företagsklimat som står sig starkt i den allt hårdare globala konkurrensen. En välfungerande ekonomisk politik ger oss resurser att satsa på välfärden. Med genomtänkta reformer kan vi förbättra människors möjlighet att lämna arbetslöshet och utanförskap. Den ekonomiska politiken ska också stärka familjerna och det civila samhället, vilket är en grund för ett samhälle byggt på gemenskap där människor känner tillit till varandra. Just nu ser Sveriges ekonomi stark ut. Men samtidigt finns betydande problem och stora utmaningar som den nuvarande regeringen står alltför passiv inför. Tudelningen på arbetsmarknaden är stor, bostadsmarknaden fungerar dåligt, tryggheten brister och tillgängligheten i vården och omsorgen har försämrats. Kristdemokraterna avsätter stora resurser för att göra reformer möjliga. Välfärden måste utvecklas genom fortsatt valfrihet, tydligt kvalitetsarbete och effektivt användande av resurser. Politiken måste inriktas på att underlätta för fler jobb och för företag att växa.

Riksdagen har i första steget av budgetprocessen ställt sig bakom regeringens budgetproposition och de utgiftsramar och beräkningar av inkomster som föreslås där. Eftersom riksdagen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än Kristdemokraterna önskar, avstår jag från att delta i beslutet om anslagens fördelning. Kristdemokraternas budgetförslag ska behandlas som en helhet där delar inte kan brytas ut och behandlas isolerat. I stället redovisar jag i detta särskilda yttrande den anslagsfördelning och de förslag som Kristdemokraterna presenterar i motion 2017/18:3766.

Goda kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. För ett glest befolkat land är transporterna 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 snabb tele- och datakommunikation är därför en viktig förutsättning för hela Sveriges framtida utveckling.

Effektiva kommunikationer och transporter är också avgörande för att företag ska kunna ha kvar verksamhet på mindre orter och möjliggöra arbetspendling till och från städerna. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra ett ökat bostadsbyggande. Kristdemokraterna vill bl.a. öka investeringar i drift och underhåll av järnvägen. Laddinfrastrukturen för elbilar ska byggas ut och flygets miljöpåverkan minskas. Vi vill se en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen såväl nationellt, regionalt som lokalt och inom ramen för landsbygdsprogrammet bidra till bredbandsutbyggnad i glesbygd och på landsbygden.

Vi konstaterar att det byggs infrastruktur i hög takt. Med infrastrukturen möjliggörs också nya lägen för bostäder. Vi vill bl.a. lyfta fram att investeringarna i nya stambanor och höghastighetsjärnväg ska anslagsfinansieras och vill särskilt framhålla behovet av att Ostlänken byggs ut först med högsta prioritet för etappen Linköping–Järna. Vi avvisar regeringens förslag om avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar på sommarlovet, vilket innebär en budgetförstärkning på 350 miljoner kronor. Samtidigt föreslår vi att ytterligare 209 miljoner kronor minskas på tidigare aviserade åtgärder för stadsmiljöavtal. Vi föreslår att anslaget 1:1 minskas med 644 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Kristdemokraterna vill satsa mer på drift och underhåll av järnvägen och öka investeringarna i väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden för att främja den regionala tillväxten och människors möjligheter att bo i hela landet. Vi vill, liksom regeringen, öka investeringarna i väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden med 100 miljoner kronor. Vi anser vidare att regeringens satsning på säkerhet ska utökas med 10 miljoner kronor samt riktas mer på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten.

En nationell flygskatt, som regeringen föreslår, vore skadlig för svensk ekonomi och tillväxt. Kristdemokraterna avvisar därför regeringens förslag att öka anslaget 1:6 för att kompensera ökade driftsunderskott vid vissa flygplatser till följd av en flygskatt. Detta innebär att anslaget 1:6 minskas med 84,8 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Ett välutvecklat transportsystem har inte enbart positiva effekter utan belastar också miljön. Kristdemokraterna utgår från förvaltarskapsprincipen som innebär att vi har ett ansvar för våra medmänniskor och vår miljö, men också ett ansvar att utveckla och förvalta våra tillgångar. Vi anser att Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem. Bland annat genom elbilar, elhybrider, elektrifierade vägar, förarlösa bilar och inte minst genom att se till att det finns tillräckligt med biodrivmedel.

För att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Vi föreslår därför fortsatt stöd

till investeringar i laddinfrastruktur, vilket ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner. Det behövs därför ett nytt anslag för laddinfrastruktur omfattande 125 miljoner kronor. Kristdemokraterna anser att framkomligheten för cyklisterna ska prioriteras vid stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. Det finns också behov av en särskild satsning för att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar. Vi föreslår därför ett nytt anslag för cykelinfrastruktur omfattande 350 miljoner kronor.

Slutligen bedömer vi att det finns utrymme för en nedjustering av pris- och löneomräkningen, vilket skulle bidra till en effektivisering av myndigheterna, samtidigt som det finansierar prioriterade satsningar. Detta förslag påverkar anslagen 1:1, 1:2, 1:3 och 1:12.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Kristdemokraternas förslag till anslagsändringar för 2018 jämfört med regeringens förslag.

**Tabell 17 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag 2018 inom utgiftsområde 22**

*Tusental kronor*

| <b>Anslag</b> |   | <b>Regeringens<br/>förslag</b> | <b>Avvikelse från<br/>regeringen</b> |
|---------------|---|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1:1           | Utveckling av statens transportinfrastruktur      | 25 512 794                     | -644 000                             |
| 1:2           | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 21 347 306                     | -141 000                             |
| 1:3           | Trafikverket                                      | 1 386 846                      | -167 000                             |
| 1:6           | Ersättning avseende icke statliga flygplatser     | 167 313                        | -84 800                              |
| 1:7           | Trafikavtal                                       | 930 000                        | -30 000                              |
| 1:12          | Transportstyrelsen                                | 2 139 603                      | -14 000                              |
| 99:5          | Cykelinfrastruktur (nytt anslag)                  |                                | +350 000                             |
| 99:6          | Laddinfrastruktur (nytt anslag)                   |                                | +125 000                             |
| <b>Summa</b>  |   |                                | <b>-605 800</b>                      |

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Proposition 2017/18:1

*Proposition 2017/18:1 Budgetpropositionen för 2018 utgiftsområde 22:*

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2018 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 39 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.7.1).
2. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2018 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
4. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2018-2020 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.16).
5. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2018 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2018-2020 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.1.17).
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 2018 (avsnitt 4.6.1).
9. Riksdagen anvisar för budgetåret 2018 ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2018 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorde åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som anges i tabell 1.2.

## Skrivelse 2017/18:13

Regeringens skrivelse 2017/18:13 Riksrevisionens rapport om Trafikverkets underhåll av vägar.

## Följdmotionen

*2017/18:3909 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att förbättra metodiken för bedömningar av eftersläpande vägunderhåll och att tydligt redovisa kunskapsbrister i underlagen till regeringen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

*2017/18:641 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samordna statliga verksamheter på trafikområdet genom att utreda sammanslagning av myndigheter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1140 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

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

*2017/18:2532 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

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

*2017/18:3627 av Nina Lundström (L):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nationellt cykelkansli med en cykelsamordnare och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3699 av Anders Åkesson och Daniel Bäckström (båda C):*

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



*2017/18:3758 av Anders Åkesson m.fl. (C):*

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

*2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):*

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för drift och underhåll av järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja cykling bland ungdomar och nya svenskar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3818 av Nina Lundström m.fl. (L):*

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

*2017/18:3832 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på utveckling av statens transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på drift, underhåll och förstärkning av vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på att tillsätta och finansiera ett transportpolitiskt råd och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3833 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 utifrån ett transportpolitiskt ramverk och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

## Regeringens och oppositionens anslagsförslag

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

*Tusental kronor*

| Ramanslag  | Regeringens |          |            | Avvikelse från regeringen |            |          |
|--|-------------|----------|------------|---------------------------|------------|----------|
|  | förslag     | M        | SD         | C                         | L          | KD       |
| 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur                     | 25 512 794  | -645 000 | -1 000 000 | -2 391 000                | -1 307 000 | -644 000 |
| 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur                | 21 347 306  | +400 000 | +1 000 000 | +1 025 000                | -51 000    | -141 000 |
| 1:3 Trafikverket   | 1 386 846   |          |            | -8 010                    | +7 000     | -167 000 |
| 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål                | 188 308     |          |            |                           |            |          |
| 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur                | 62 284      |          |            |                           |            |          |
| 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser                    | 167 313     | -84 800  |            | -84 800                   | -85 000    | -84 800  |
| 1:7 Trafikavtal  | 930 000     |          |            |                           |            | -30 000  |
| 1:8 Viss internationell verksamhet                                   | 28 757      |          |            |                           |            |          |
| 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut                     | 53 540      | -8 000   |            | -420                      | -5 000     |          |
| 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk | 150 000     |          |            |                           |            |          |
| 1:11 Trängselskatt i Stockholm                                       | 1 528 925   |          |            |                           |            |          |
| 1:12 Transportstyrelsen  | 2 139 603   |          |            | -9 360                    | -23 000    | -14 000  |

| Ramanslag   | Regeringens       |                 |                   | Avvikelse från regeringen |                   |                 |
|---|-------------------|-----------------|-------------------|---------------------------|-------------------|-----------------|
|   | förslag           | M               | SD                | C                         | L                 | KD              |
| 1:13 Trafikanalys   | 68 162            | -3 000          |                   | -260                      |                   |                 |
| 1:14 Trängselskatt i Göteborg   | 899 954           |                 |                   |                           |                   |                 |
| 1:15 Sjöfartsstöd   | 1 518 000         |                 |                   |                           |                   |                 |
| 2:1 Post- och telestyrelsen   | 42 040            |                 |                   | -160                      | -10 000           |                 |
| 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 140 278           |                 |                   |                           |                   |                 |
| 2:3 Grundläggande betaltjänster   | 35 537            |                 |                   |                           |                   |                 |
| 2:4 Informationsteknik och telekommunikation                                | 72 844            | -50 000         |                   |                           |                   |                 |
| 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation                    | 146 014           |                 |                   |                           |                   |                 |
| Nya anslag  |                   |                 |                   |                           |                   |                 |
| 99:1 Transportpolitiskt råd   |                   | +5 000          |                   |                           |                   |                 |
| 99:2 Marknadspott   |                   |                 | +1 000 000        |                           |                   |                 |
| 99:3 Anslag för att avskaffa Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering            |                   |                 | +1 000 000        |                           |                   |                 |
| 99:4 Cykelkansli  |                   |                 |                   |                           | +20 000           |                 |
| 99:5 Cykelinfrastruktur   |                   |                 |                   |                           |                   | +350 000        |
| 99:6 Laddinfrastruktur  |                   |                 |                   |                           |                   | +125 000        |
| <b>Summa för utgiftsområdet</b>   | <b>56 418 505</b> | <b>-385 800</b> | <b>+2 000 000</b> | <b>-1 469 010</b>         | <b>-1 454 000</b> | <b>-605 800</b> |

BILAGA 3

## Utskottets anslagsförslag

Förslag till beslut om anslag för 2018 inom  
utgiftsområde 22 Kommunikationer*Tusental kronor*

| <b>Ramanslag</b>   | <b>Avvikelse från Utskottets förslag<br/>regeringen</b> |                   |
|--|---|-------------------|
| 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur                               | ±0  | 25 512 794        |
| 1:2 Vidmakthållande av statens<br>transportinfrastruktur                       | ±0  | 21 347 306        |
| 1:3 Trafikverket   | ±0  | 1 386 846         |
| 1:4 Ersättning för sjöräddning och<br>fritidsbåtsändamål                       | ±0  | 188 308           |
| 1:5 Ersättning för viss kanal- och<br>slussinfrastruktur                       | ±0  | 62 284            |
| 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser                              | ±0  | 167 313           |
| 1:7 Trafikavtal  | ±0  | 930 000           |
| 1:8 Viss internationell verksamhet   | ±0  | 28 757            |
| 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut                               | ±0  | 53 540            |
| 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till<br>Transeuropeiska nätverk        | ±0  | 150 000           |
| 1:11 Trängselskatt i Stockholm   | ±0  | 1 528 925         |
| 1:12 Transportstyrelsen  | ±0  | 2 139 603         |
| 1:13 Trafikanalys  | ±0  | 68 162            |
| 1:14 Trängselskatt i Göteborg  | ±0  | 899 954           |
| 1:15 Sjöfartsstöd  | ±0  | 1 518 000         |
| 2:1 Post- och telestyrelsen  | ±0  | 42 040            |
| 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer<br>med funktionsnedsättning | ±0  | 140 278           |
| 2:3 Grundläggande betaltjänster  | ±0  | 35 537            |
| 2:4 Informationsteknik och telekommunikation                                   | ±0  | 72 844            |
| 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk<br>kommunikation                    | ±0  | 146 014           |
| <b>Summa för utgiftsområdet</b>  | <b>±0</b>   | <b>56 418 505</b> |

BILAGA 4

# Uppföljning av regeringens resultatredovisning

## Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2018.

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 Anna Blomdahl vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i november 2017

*Lars Mejern Larsson (S), ordförande*

*Erik Ottoson (M)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Karin Svensson Smith (MP)*

*Anders Åkesson (C)*

*Emma Wallrup (V)*

*Nina Lundström (L)*

*Robert Halef (KD)*

## INNEHÅLL:

|   |           |
|---|-----------|
| <b>SAMMANFATTNING .....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>1 INLEDNING .....</b>  | <b>7</b>  |
| 1.1 BAKGRUND .....  | 7         |
| 1.1.1 Utskottets löpande uppföljning .....  | 7         |
| 1.1.2 Utskottets fördjupade uppföljningar .....                                       | 8         |
| 1.1.3 Utskottets arbete med forsknings- och framtidsfrågor .....                      | 9         |
| 1.2 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING .....  | 9         |
| <b>2. UTVECKLINGSARBETET MED MÅL OCH RESULTATSTYRNING .....</b>                       | <b>10</b> |
| 2.1 RIKSDAGENS BESLUT OM EN REFORMERAD BUDGETLAG .....                                | 10        |
| 2.2 SKÄLEN BAKOM MÅL- OCH RESULTATSTYRNING SAMT BUDGETLAGENS KRAV .....               | 10        |
| 2.3 DET SENASTE UTVECKLINGSARBETET KRING RESULTATREDOVISNING OCH RESULTATANALYS ..... | 11        |
| 2.4 REGERINGSUPPDRAG TILL ESV OM RESULTATUPPFÖLJNINGEN .....                          | 11        |
| 2.5 UPPFÖLJNINGSGRUPPENS IAKTTAGELSER OCH BEDÖMNINGAR .....                           | 12        |
| <b>3 MÅL, STRUKTUR OCH RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22 .....</b>                       | <b>12</b> |
| 3.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG .....   | 12        |
| 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 .....                                    | 27        |
| 3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar .....                         | 28        |
| 3.3 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET .....   | 29        |
| 3.3.1 Budget och anslag .....   | 30        |
| 3.3.2 Mål .....   | 30        |
| 3.3.3 Resultatredovisningens struktur och indikatorer .....                           | 31        |
| 3.3.4 Redovisade resultat .....   | 32        |
| 3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden .....                                    | 36        |
| 3.3.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar .....                         | 36        |

## 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.

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 utskottets 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:

#### **Transportpolitiken**

##### *Resultatredovisningens struktur*

Regeringen redovisar att det vid Regeringskansliet (RK) pågår en översyn av preciseringarna av delmålen och ett arbete med att utveckla olika indikatorer. I dialogen med RK har det framkommit att utvecklingsarbetet har påverkat möjligheterna att ta fram ett lika fullödigt underlag som tidigare år, bl.a. från olika trafikmyndigheter. Uppföljningsgruppen noterar att i årets redovisning saknas därför den bedömning av uppfyllelsen av preciseringar som gjorts tidigare år i tabellform för funktions- och hänsynsmålen. Av det skälet är regeringens analys och slutsatser i årets redovisning mer begränsade.

Oaktat det ovan nämnda ser gruppen positivt på att flera transportmyndigheter arbetar med att utveckla indikatorer, och den 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 beskriva uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Uppföljningsgruppen ser positivt på den fortsatta dialogen med RK om översynen av preciseringar och arbetet med att utveckla indikatorer.

### *Det övergripande målet*

Regeringen konstaterar att den långsiktiga måluppfyllelsen har förbättrats i vissa delar, medan det är längre till måluppfyllelse i andra delar. Därefter förs ett resonemang om vad som behövs för att omställningen ska ta fart. Regeringen konstaterar att kopplingen mellan ekonomisk utveckling och inrikes godstransportarbete har brutits. Det innebär att Sveriges ekonomi växer utan att den negativa miljöpåverkan från inrikes godstransporter ökar i samma utsträckning. Uppföljningsgruppen skulle ha önskat att redovisningen innehållit mer kvantitativa uppgifter över åren för att påvisa denna utveckling.

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen anger att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Regeringen konstaterar samtidigt att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Uppföljningsgruppen anser att regeringens redovisning i denna del är otydlig och skulle tjäna på att förtydligas.

### *Redovisning av insatser med anledning av utskottets uppföljningar*

Trafikutskottet har låtit göra flera fördjupade uppföljningar av angelägna frågor inom det transportpolitiska området. Utskottet har återkommande efterlyst regeringens kommentarer med anledning av uppföljningsrapporterna. Regeringen har inte heller i årets redovisning explicit kommenterat vilka insatser som gjorts eller vilka resultat som uppnåtts med anledning av dessa. I dialogen med RK har det framkommit att rapporterna och deras innehåll har beaktats, men inte explicit återrapporterats i resultatredovisningen. Uppföljningsgruppen ser positivt på om regeringen kommande år kan återkomma med sådana redovisningar.

### *Tillståndet i transportsystemen*

Uppföljningsgruppen vill framhålla betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Utskottet har tidigare påtalat att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område borde lämnas. Regeringens redovisning är fortfarande begränsad när det gäller redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Det är angeläget att jämförelser finns över flera år. Uppföljningsgruppen är medveten om frågans komplexitet men ser gärna att regeringen i sin redovisning lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat statens insatser fått.

### *Utsläpp av växthusgaser*

Uppföljningsgruppen noterar regeringens redovisning av att trenden med sjunkande utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har avstannat och att det krävs ytterligare åtgärder för en minskning enligt målen. Regeringen konstaterar att transportsystemet inte fullt ut är långsiktigt hållbart. Det finns flera positiva trender, men även delar där det inte går tillräckligt snabbt.



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. För att få en bättre helhetsredovisning av dessa utsläpp i transportsektorn anser gruppen 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 konstaterar 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 som möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna. Gruppen ser positivt på att flera myndigheter arbetar med att utveckla indikatorer på området.

Uppföljningsgruppen har noterat att regeringen inte explicit kommenterat de fördjupade uppföljningar som trafikutskottet låtit göra. Utskottets grupp för forsknings- och framtidsfrågor lät 2016 göra en studie av it-infrastrukturen i dag och i framtiden. Regeringen har i resultatredovisningen inte explicit kommenterat insatser och analys med anledning av rapporten. Gruppen ser positivt på om regeringen kommande år kan återkomma med en sådan redovisning.

Uppföljningsgruppen noterar regeringens bedömning att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. 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. Den oroväckande utvecklingen av antalet klagomål tidigare år ökade 2016 i än högre grad. Uppföljningsgruppen anser att detta är allvarligt. Med anledning av ovannämnda ökade antal klagomål på postutdelningen ser gruppen det som angeläget att regeringens kommande redovisning fortsatt noggrant redovisar resultatet av åtgärder och hur de gynnar en god kvalitet för posttjänsten i hela landet.

Regeringen beslutade den 12 oktober 2017 om en ändring i postförordningen (2010:1049) med innebörden att den samhällsomfattande posttjänstens befordringskrav för brev med normalporto ändras från övernattbefordran till tvådagarsbefordran. Vidare beslutades att minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. Beslutet om ändring i postförordningen träder i kraft den 1 januari 2018.

Regeringen har vidare lämnat en lagrådsremiss (Ändringar i postlagen) med förslaget att PTS ska få utfärda föreskrifter om på vilket sätt den samhällsomsfattande posttjänstens krav på utdelning av postförsändelser ska fullgöras. Vidare föreslår regeringen att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det gäller uppgifter som är nödvändiga för uppföljning av utvecklingen på postområdet och för bevakning av att posttjänsterna svarar mot samhällets behov och av att en väl fungerande samhällsomsfattande posttjänst av god kvalitet finns tillgänglig för alla användare. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 april 2018.

Gruppen ser det som angeläget att regeringen i kommande redovisning fortsatt redovisar resultatet av åtgärder 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.<sup>1</sup> Syftet med resultatredovisningen är bl.a. att riksdagen ska få ett bra underlag inför beslut om statsbudgeten.

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

Riksdagen har beslutat om riktlinjer för behandlingen av regeringens resultatredovisning.<sup>3</sup> Av riktlinjerna framgår bl.a. att riksdagen är en central länk i styrkedjan, när det gäller både 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

I trafikutskottets löpande uppföljning görs en genomgång av målen, regeringens resultatinformation och formen för resultatredovisningen i budgetpropositionen. Utgångspunkten för utskottets uppföljningar av resultatredovisningarna är att det ska vara möjligt att se kopplingen mellan genomförda insatser, uppnådda resultat

---

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

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

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

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 5.<sup>4</sup>

### 1.1.2 Utskottets fördjupade uppföljningar

Trafikutskottet har ledamotssammansatta uppföljningsgrupper som genomfört flera fördjupade uppföljningar.

*Pumplagen:* 2010 överlämnade uppföljningsgruppen en rapport med iakttagelser och slutsatser om konsekvenser av införandet av den s.k. pumplagen.<sup>5</sup>

*Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg:* 2012 överlämnade uppföljningsgruppen en rapport med bl.a. bedömningar om en effektivare tillsyn och tydligare styrning och samordning av yrkesmässiga godstransporter på väg.<sup>6</sup>

*Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning:* 2013 överlämnade uppföljningsgruppen en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.<sup>7</sup>

*Sjöfartsnäringsens konkurrenskraft:* 2015 överlämnade uppföljningsgruppen en rapport om vilken effekt svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser har haft för att nå det näringspolitiska målet som riksdagen har beslutat om för sjöfarten.<sup>8</sup>

*Kollektivtrafiklagen – en uppföljning:* 2016 överlämnade uppföljningsgruppen en rapport om en uppföljning av kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 2012. Uppföljningen visade bl.a. att det fanns en rad problem på flera områden såväl för resenärer som för andra aktörer inom kollektivtrafiken.<sup>9</sup>

*Klimatanpassning av infrastrukturen:* Under 2017/18 arbetar uppföljningsgruppen med att ta fram ett underlag om klimatanpassningen av infrastrukturen, med inriktning mot väg och järnväg.

---

<sup>4</sup> Bet. 2016/17:TU1.

<sup>5</sup> Pumplagen – uppföljning av lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel, 2009/10:RFR7.

<sup>6</sup> Tillsynen av yrkesmässiga transporter på väg, 2011/12:RFR8.

<sup>7</sup> Hela resan hela året!, 2013/14:RFR5.

<sup>8</sup> Sjöfartsnäringsen och dess konkurrenskraft, 2014/15:RFR9.

<sup>9</sup> Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, 2015/16:RFR14.

### 1.1.3 Utskottets arbete med forsknings- och framtidsfrågor

Trafikutskottet har även utsett en ledamotssammansatt grupp för forsknings- och framtidsfrågor som tagit fram flera studier.

*Framtidens flyg:* 2014 tog gruppen fram en studie om framtidens flyg, som behandlade flygets nuvarande och framtida påverkan på miljön och klimatet samt förutsättningarna för ett framtida hållbart flyg.<sup>10</sup>

*Samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn:* 2015 tog gruppen fram en rapport om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskilt fokus på hållbar utveckling.<sup>11</sup>

*It-infrastrukturen – i dag och i framtiden:* 2016 tog gruppen fram en studie om it-infrastrukturen. I fokus var både infrastrukturens kapacitet och robusthet.<sup>12</sup>

*Fossilfria drivmedel:* Under 2017/18 arbetar gruppen med en studie om fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Syftet är att identifiera de mest realistiska alternativen för att öka andelen fossilfria drivmedel i Sverige.

## 1.2 Omfattning, syfte och inriktning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2018. 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.

Uppföljningen under hösten 2017 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 2018.

---

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

<sup>11</sup> Hållbara analyser?, 2014/15:RFR2.

<sup>12</sup> It-infrastrukturen – i dag och i framtiden, 2016/17:RFR1.

## **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. Redan i 2 § dåvarande lagen (1996:1959) om statsbudgeten fanns krav på att regeringen till riksdagen skulle redovisa de mål som åsyftas och de resultat som uppnåtts på olika verksamhetsområden. Formerna för resultatredovisningen har varit och är föremål för utveckling (se nedan) inom både riksdagen och regeringen. Arbetets syfte var tidigare och är fortfarande 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 resultatstyrningen bl.a. behandlats av Riksdagskommittén och varit föremål för insatser inom olika utskott.

### **2.2 Skälen bakom mål- och resultatstyrning samt budgetlagens krav**

Att i budgetlagen särskilt beröra frågor om resultatstyrning var enligt förarbetena<sup>13</sup> till 1996 års budgetlag lämpligt eftersom styrningen av den statliga verksamheten hade fått en så stark anknytning till budgetprocessen. Att ange ett mål (eller ett förväntat resultat) och jämföra detta med det resultat som faktiskt uppnåtts ansågs alltså helt grundläggande i en styrprocess som syftar till en allt effektivare och mer ändamålsenlig verksamhet. Flera skäl angavs för en reglering av resultatstyrningen i budgetlagen. Ett var att klargöra att om regeringen begär statliga medel för ett ändamål måste regeringen också kunna ange vad den vill uppnå samt vidta åtgärder så att resultatet av verksamheten kan följas upp och jämföras med vad som var avsett. Ett annat skäl var att göra det lättare för riksdagen att i ökad utsträckning ägna sig åt uppföljning och utvärdering av resultat. Av nämnda förarbeten framgår att budgetpropositionen var det naturliga dokumentet för den löpande mål- och resultatredovisningen på områden där ekonomiska styrmedel, särskilt anslag, används i stor utsträckning.

Även innan 1990-talets mitt innebar mål- och resultatstyrningen<sup>14</sup> att riksdagen och regeringen skulle bestämma mål och inriktning för den statliga verksamheten och ställa bestämda resultatkrav liksom krav på förbättrad uppföljning.

---

<sup>13</sup> Prop. 1995/96:220 s. 21 f.

<sup>14</sup> Jfr bl.a. prop. 1987/88:150 bilaga 1 s. 68–74 och prop. 1990/91:100 bilaga 1 s. 53 f.

### **2.3 Det senaste utvecklingsarbetet kring resultatredovisning och resultatanalys**

I budgetpropositionen för 2018 redovisas regeringens arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen i staten. Arbetet bedrivs med utgångspunkt i regeringens behov av att styra olika verksamheter för att genomföra sin politik och nå beslutade mål för olika områden samt regeringens och riksdagens behov av att följa upp genomförandet av och måluppfyllelsen i verksamheten. Vidare anges i propositionen<sup>15</sup> att regeringen har vidtagit flera åtgärder för att utveckla resultatredovisningen av statens insatser, bl.a. när det gäller regeringens redovisning till riksdagen. Regeringen bedömer att underlaget för resultatanalyser av statens verksamhet har förbättrats som en följd av dessa åtgärder. Inom RK pågår ett kontinuerligt arbete med att förbättra regeringens resultatredovisning till riksdagen i budgetpropositionen. De senaste årens utvecklingsarbete har tagit fasta på att synliggöra resultat och att arbeta med rätt information på rätt plats. I budgetpropositionen hänvisas även till finansutskottets uttalanden<sup>16</sup> om att det är rimligt att utvecklingsarbetet inriktas mot att koncentrera resultatredovisningen till att beskriva och bedöma resultat av statliga insatser i förhållande till riksdagens mål. Utskottet har också betonat vikten av att skapa en tydlig uppföljning och analys av måluppfyllelsen som grund för prioriteringar och budgetförslag.

Inför budgetpropositionen för 2018 har ett fördjupat utvecklingsarbete bedrivits inom RK under Finansdepartementets ledning där dialog även förts mellan berörda fackdepartement och utskottskanslier. De områden som ingått i arbetet är internationell samverkan (utg.omr. 5), funktionshinderspolitik (del av utg.omr. 9), migration (utg.omr. 8) och allmän miljö- och naturvård (utg.omr. 20). Arbetet har enligt regeringen, med anpassning till respektive avsnitt, resulterat i utvecklad resultatinformation.

### **2.4 Regeringsuppdrag till Ekonomistyrningsverket om resultatuppföljningen**

För att utveckla resultatuppföljningen gav regeringen Ekonomistyrningsverket (ESV) i uppdrag att presentera en översiktlig bild per utgiftsområde av dels utvecklingen i förhållande till målen, dels utgiftsutvecklingen för de berörda anslagen. Uppdraget redovisades i en rapport (ESV 2017:46) som visar att kopplingen mellan mål, indikatorer och anslag varierar. I en del fall har indikatorerna en tydlig koppling till såväl mål som anslag. I andra fall är sådana kopplingar mer komplexa eller svåra att göra. Rapporten kommer enligt regeringen att användas i

---

<sup>15</sup> Prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor s. 772 f.

<sup>16</sup> Se bet. 2015/16:FiU1 s. 165.

RK:s fortsatta arbete med att utveckla resultatanalyserna, resultatstyrningen och resultatredovisningen.

### **2.5 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 omvärldsförändringar. Utskottet har också pekat på att det är önskvärt att man så långt som möjligt redovisar tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i så stor utsträckning som möjligt är desamma för alla indikatorer.

Trafikutskottets uppföljningsgrupp ser positivt på att regeringen fortsätter att bereda frågan om indikatorer och att flera myndigheter arbetar med att utveckla sådana. En dialog har förts såväl på den politiska nivån mellan ansvariga statssekreterare inom RK och utskottets uppföljningsgrupp som på tjänstemannanivå. 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 budgetpropositionen föreslås att totalt 56,4 miljarder kronor anvisas till utgiftsområdet för 2018, varav nära 56 miljarder kronor till transportpolitiken och 440 miljoner kronor till politiken för informationssamhället. Jämfört med budgeten för 2017 (55,16 miljarder kronor) innebär årets budgetförslag en ökning med 1,26 miljarder kronor. För 2019 beräknas anslagsnivån till 59,5 miljarder kronor



och för 2020 till 60,8 miljarder kronor. Ökningen har sitt ursprung i infrastruktur-satsningar<sup>17</sup> samt ytterligare 2 000 miljoner kronor till medfinansiering till kom-muner för att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur.<sup>18</sup>

Under 2016 genomfördes efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2016<sup>19</sup> en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfra-strukturen under perioden 2016–2018 med 1 240 miljoner kronor per år, ytterli-gare förstärkning av underhållet till järnväg med 400 miljoner kronor under peri-oden 2016–2019 för åtgärder på järnväg i landsbygd, 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för vägunderhåll i landsbygd, totalt 1 000 miljoner kronor 2016 och 2017 för åtgärder som främjar användandet av cykel samt slutligen 850 miljoner kronor 2016–2019 för åtgärder som främjar kollektivtrafik på lands-bygd.

Utöver dessa satsningar genomfördes efter förslag från regeringen i budgetpropo-sitionen för 2017 en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för ka-pacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapacitet och robust-het i transportsystemet samt en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljo-ner kronor 2018.<sup>20</sup>

Regeringen föreslog i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lös-ningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling<sup>21</sup> en ny långsiktig ekono-misk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029. Riksdagen biföll regeringens förslag<sup>22</sup>. Med anledning av riksdagens beslut höjdes utvecklings-och vidmakthållandeanslagen beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017<sup>23</sup> med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020.

Av denna totala satsning höjdes anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfra-struktur med 1 000 miljoner kronor 2020, och anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur höjdes med 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020.

---

<sup>17</sup> Prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119.

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

<sup>19</sup> Prop. 2015/16:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:100.

<sup>20</sup> Prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100.

<sup>21</sup> Prop. 2016/17:21.

<sup>22</sup> Prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:1002016/17:TU4, rskr. 2016/17:101.

<sup>23</sup> Prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100.

### **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.

### 3.2.1 Budget och skatteutgifter

Tabell 1 Anslag och budget inom transportpolitiken (miljoner kronor)

|  | Budget<br>2017 | Prognos<br>2017 | Förslag<br>2018 |
|--|----------------|-----------------|-----------------|
| 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur                     | 24 124         | 24 089          | 25 513          |
| 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur                | 21 556         | 21 583          | 21 347          |
| 1:3 Trafikverket   | 1 305          | 1 330           | 1 387           |
| 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål                | 188            | 188             | 188             |
| 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur                | 62             | 62              | 62              |
| 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser                    | 83             | 83              | 167             |
| 1:7 Trafikavtal  | 920            | 910             | 930             |
| 1:8 Viss internationell verksamhet                                   | 29             | 28              | 29              |
| 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut                     | 48             | 48              | 54              |
| 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk | 150            | 170             | 150             |
| 1:11 Trängselskatt i Stockholm                                       | 1 449          | 1 823           | 1 529           |
| 1:12 Transportstyrelsen  | 2 093          | 2 092           | 2 140           |
| 1:13 Trafikanalys  | 65             | 67              | 68              |
| 1:14 Trängselskatt i Göteborg  | 1 027          | 1 050           | 900             |
| 1:15 Sjöfartsstöd  | 1 632          | 1 473           | 1 518           |
| <b>Transportpolitik totalt</b>                                       | <b>54 731</b>  | <b>54 998</b>   | <b>55 982</b>   |

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

|  | <b>Prognos<br/>2017</b> | <b>Prognos<br/>2018</b> |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Personbefordran  | 7 910                   | 8 320                   |
| Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon            | 8 240                   | 8 700                   |
| Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel   | 190                     | 200                     |
| Energiskattebefrielse för biodrivmedel                       | 7 200                   | 7 980                   |
| Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift         | 1 370                   | 1 450                   |
| Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift    | 30                      | 30                      |
| Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes luftfart       | 860                     | 900                     |
| Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift | 20                      | 20                      |
| <b>Transportpolitik totalt</b>                               | <b>25 820</b>           | <b>27 600</b>           |

### 3.2.2 Mål och preciseringar

#### Övergripande mål

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.<sup>24</sup>

Dessutom har riksdagen beslutat om ett *funktionsmål* – tillgänglighet – och ett *hänsynsmål* – säkerhet, miljö och hälsa. Dessa 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 Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

<sup>24</sup> Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg. omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118.

- 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 fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet 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.

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

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

Redovisningen av resultaten för transportpolitiken återfinns i propositionens avsnitt 3.5. Till stöd för redovisningen används ett antal resultatindikatorer som är kopplade till funktionsmålet och hänsynsmålet.

### 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*

- Geografisk tillgänglighet.
- Transportarbete per transportmedel.
- 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 3.5.2) 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 en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (avsnitt 3.5.4). Där framgår redovisningar av investeringar, drift och underhåll m.m. Dessa avsnitt behandlas inte närmare i denna uppföljning.

Regeringen har valt att i år redovisa behandlingen av riksdagens tillkännagivanden under avsnitt som i så lång utsträckning som möjligt hänförs till innehållet i tillkännagivandet. Således finns redovisningar dels i resultatredovisningen, dels i avsnittet om politikens inriktning. Sammantaget är 18 tillkännagivanden redovisade, varav 9 anses vara slutbehandlade.

## Översyn av de transportpolitiska preciseringarna

År 2016 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen respektive att föreslå transportpolitiska preciseringar av trafiksäkerhet. Regeringen bedömer att nuvarande preciseringar, indikatorer och resultatmått inte ger en tillräckligt god bild av måluppfyllelsen. Trafikanalys redovisade under våren 2017 två rapporter.<sup>25</sup> Trafikanalys har bl.a. föreslagit att uppföljningen ska baseras på ett antal indikatorer som samlat täcker hela det transportpolitiska målet och där de flesta är trafikslagsövergripande. Vidare föreslår Trafikanalys att den årliga uppföljningen kompletteras med en mer kvalificerad tematisk analys samt en återkommande större fördjupning ungefär vart fjärde år, t.ex. inför en ny infrastrukturplaneringsomgång.

Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### 3.2.4 Redovisade resultat

De resultat som redovisas för transportpolitiken och som är kopplade till målstrukturen bygger främst på Trafikanalys uppföljning 2017.<sup>26</sup> Uppföljningsgruppens arbete har främst inriktats på den samlade målbedömning som görs i propositionens avsnitt 3.5.3 Analys och slutsatser.

#### Det övergripande målet

Regeringens bedömning är att den transportpolitiska *måluppfyllelsen har utvecklats i positiv riktning* i många delar sedan målen antogs av riksdagen 2009. Regeringen anser att den samhällsekonomiska effektiviteten till stor del har utvecklats positivt när det gäller hur vissa delar av transportsystemet används, tydligast för persontrafik på väg. Merparten av de investeringar som har färdigställts 2016 beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamma, men investeringar medför samtidigt negativa miljöeffekter som inte ingår i de ekonomiska kalkylerna. Den långsiktiga måluppfyllelsen har, enligt regeringens bedömning, förbättrats i vissa delar, medan det är längre till måluppfyllelse i andra delar. I hög grad beror detta på att de effektivitetsvinster som gjorts genom förbättrad och ny teknik motverkas av att trafikvolymen i absoluta tal ökar.

Den historiska kopplingen mellan ekonomisk utveckling och utvecklingen av inrikes godstransportarbete har, enligt regeringens bedömning, brutits. Sveriges ekonomi växer utan att den negativa miljöpåverkan från inrikes godstransporter ökar i samma utsträckning. Det beror delvis på att det är andra delar av ekonomin

---

<sup>25</sup> Trafikanalys, Preciseringsöversyn – indikatorer och uppföljning, PM 2017:1 samt Trafikanalys, Ny målstyrning för trafiksäkerheten, Rapport 2017:12.

<sup>26</sup> Trafikanalys, 2017. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2017.

än den transportintensiva basindustrin som växer mest. Fortfarande är dock gods-transporter underinternaliserade, dvs. de betalar inte för sina beräkningsbara externa kostnader.

*Regeringens sammantagna slutsats* är att transportsystemet inte fullt ut är långsiktigt hållbart i dag. Många trender bedöms vara positiva, men det finns delar där det inte går tillräckligt snabbt. Regeringen konstaterar att mer måste göras för att de transportpolitiska målen ska kunna nås, där bl.a. miljökvalitetsmålen inkluderas genom hänsynsmålet. Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås anger regeringen att funktionsmålet i huvudsak måste utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska, enligt regeringen, transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.

#### **Preciseringar av funktions- och hänsynsmålen**

Regeringen har ingen samlad redovisning av måluppfyllelsen av funktions- och hänsynsmålen. Tidigare år har matriser redovisats, baserat på Trafikanalys uppföljning, där regeringen gjort en bedömning av måluppfyllelse för preciseringar i funktionsmålet respektive hänsynsmålet. Det saknas i årets uppföljning. I dialogen mellan Riksdagsförvaltningens och RK:s tjänstemän har det framkommit att på grund av det omfattande utrednings- och utvecklingsarbete som pågår vad gäller översyn av preciseringar och förslag till nya indikatorer har Trafikanalys inte haft resurser att sammanställa underlag får en sådan samlad bedömning. Således är regeringens samlade analys och bedömning i år vad gäller funktions- och hänsynsmålen mer begränsad än tidigare år.

I det följande redovisas regeringens bedömningar för olika delmål, preciseringar och indikatorer samt kompletterande uppgifter, huvudsakligen hämtade ur Trafikanalys uppföljning av målen.<sup>27</sup>

#### **Funktionsmålet – tillgänglighet**

Regeringens analys och slutsatser för funktionsmålet visar att restiderna i glesbygd har ökat, vilket bedöms bero på sänkta hastighetsgränser. Antalet kommuner med god interregional tillgänglighet ökade 2016. I storstäderna har trängseln ökat de senaste åren, framför allt i Stockholm, men även i Malmö. Under 2016 minskade trängseln i Stockholm, medan den ökade i Göteborg. Punktligheten är, enligt regeringens bedömning, hög för persontåg och något lägre för godståg. Trängsel uppstår tidvis på järnvägsspåren liksom på vägarna. Störningar i sjöfarten och luftfarten har varit relativt begränsade. Eftersom resandet och

---

<sup>27</sup> Trafikanalys, 2017. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2017.



transporterna väntas öka bedömer regeringen att detta riskerar att leda till försämrade tillförlitlighet där kapacitetsutnyttjandet är högt.

Regeringen bedömer att det finns skillnader i kvinnors och mäns resmönster och trafikbeteende. Anpassningen av utpekade delar i transportsystemet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga fortsätter. Regeringen anser det betydelsefullt att barn i åldern sex till tolv år reser allt mindre till fots, cykel eller kollektivtrafik och mer med bil, eftersom det ur hälsoperspektiv är viktigt att vara fysiskt aktiv. Statliga ledningsgrupper och styrelser inom transportområdet är, enligt regeringen, i stort jämställda. Det är dock mindre jämställt på regional och kommunal nivå.

Nedan framgår mer detaljerade redovisningar av preciseringar och indikatorer.

### ***Tillgänglighet***

Vad gäller *lokal och regional tillgänglighet* visar resultatredovisningen att restiden från glesbygden till närmaste centralort har ökat under året. Restiderna till regionala centrum ökade för ca 270 000 personer och minskade för ca 16 000 personer. Restiderna till storstäder är oförändrade. Under 2016 minskade trängseln i Stockholm, som annars haft en ökande trängsel under flera år. I Malmö har trängseln ökat under ett par år, och den fortsatte att öka 2016. I Göteborg har trängseln varit i stort sett oförändrad de senaste åren, men 2016 ökade den.

Kapaciteten i järnvägsnätet ökade under 2016, bl.a. som en följd av utbyggnad från enkelspår till dubbelspår, och trängseln på spåren minskade 2016 jämfört med 2015.

Resultatet av insatser för ökad cykling visar att statens investeringskostnader för gång- och cykelvägar har mer än fördubblats jämfört med 2012 och 2013. Därutöver tillkommer kommunala investeringar i gång- och cykelbanor. Därutöver redovisas en mängd initiativ och utredningar inom cykelområdet.

Vad gäller *interregional tillgänglighet* bedömer regeringen att tillgängligheten successivt har förbättrats sedan målen antogs 2009, och antalet kommuner som uppfyllde alla åtta kriterierna för god tillgänglighet ökade 2016 till 95 från 92 2015. Antalet kommuner som uppfyller alla åtta kriterierna för god eller acceptabel tillgänglighet ökade till 207 stycken 2016, jämfört med 198 stycken 2015. För flyget visar resultatredovisningen att av 32 flygplatsregioner har 15 fått förbättrad åtkomlighet jämfört med 2015 (särskilt Göteborg), samtidigt som 12 flygplatser fick en försämrad åtkomlighet under 2016 (särskilt Kristianstads och Östersunds flygplatser).

Vad gäller *internationell tillgänglighet* visar regeringen resultatredovisning att antalet utrikes direktdestinationer från Swedavia AB:s flygplatser (tio stycken) minskade 2016, från 323 destinationer 2015 till 287 destinationer 2016. Samtidigt ökade antalet passagerare i utrikes trafik med start från svenska flygplatser

med knappt 1 miljon passagerare mellan 2015 och 2016. För Sverige har internationell tillgänglighet förbättrats; dock har tillgängligheten minskat för både inrikes- och Europatrafiken över tid.

Enligt regeringens resultatredovisning har skillnader i *kvinnors och mäns resmönster* utjämnats något jämfört med tidigare resvaneundersökningar för åren 2005 och 2006. Män kör bil nästan 80 procent längre sträckor än vad kvinnor gör och män reser drygt 10 procent mindre med regional kollektivtrafik än kvinnor. Män och kvinnor går till fots eller färdas med cykel ungefär lika mycket. Män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till hur mycket de reser. Risken att män omkommer i trafiken beräknad som antal omkomna per kilometer i vägtrafikmiljö är mer än dubbelt så stor som risken för kvinnor.

Vad gäller *tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning* visar resultaten att under 2016 anpassades tre järnvägsstationer och 267 busshållplatser. Totalt har 79 stationer och 1 218 busshållplatser åtgärdats. Takten i anpassningen av stationer sjönk under 2016, medan den ökade för busshållplatser. Totalt ligger anpassningstakten ungefär enligt planen.

Vad gäller *barns möjligheter att använda transportsystemet* visar resultaten att under 2016 omkom tolv barn i vägtrafiken, vilket är ett av de lägsta olyckstal som uppmätts. En förklaring synes vara att i synnerhet yngre barn (sex till tolv år) i minskande utsträckning rör sig själva i transportsystemet.

### ***Tillförlitlighet***

Resultaten visar enligt regeringen att *tillförlitligheten för persontågtrafiken* varit konstant under flera år, med en punktlighet på 90 procent. Godstågtrafiken har sämre tillförlitlighet med en punktlighet på 77 procent 2016. Sett över en längre tidsperiod, särskilt jämfört med 2010 och 2011 har punktligheten enligt regeringen förbättrats. Tågtrafiken har ökat, vilket inneburit att antalet förseningstimmar ökat, även om punktligheten varit relativt konstant. Under 2016 minskade andelen utnyttjad kapacitet trots en ökad trafik, tack vare infrastrukturåtgärder som gav en ökad kapacitet i järnvägsnätet. Under högtrafik ökade dock kapacitetsutnyttjandet på de mest belastade sträckorna något.

*Tillförlitligheten i vägtrafiken* i form av totalstopp mätt i fordonstimmar har minskat de senaste åren, fram till 2015 då totalstoppen för lastbilar omfattade 27 204 fordonstimmar, men ökade till 60 433 fordonstimmar 2016.

**Kvalitet**

Tillståndet för det belagda vägnätet var sammanfattningsvis oförändrat under 2016 jämfört med 2015. Tillståndet för *storstadsvägarna* har försämrats, samtidigt som tillståndet för *övriga vägar* har förbättrats. Jämfört med 2009 har kvaliteten framför allt på storstadsvägar förbättrats. Det sammantagna *brobeståndets* tillstånd har försämrats något de senaste fem åren, vilket innebär att kostnaden för att reparera skadorna har ökat. Samtidigt har antalet broar som inte klarar de laster de byggs för minskat de senaste fem åren.

När det gäller *Tågresenärers uppfattning om trafikinformationen* är enligt rese- och näringsundersökningar ungefär två tredjedelar av tågresenärerna ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen vid normala förhållanden. Nöjdheten sjunker vid stort läge, då två av fem är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen.

Vad gäller det *svenska transportsystemets konkurrenskraft* redovisar regeringen resultatet av två undersökningar. Enligt undersökningen Logistic Performance Index rankades Sverige 2016 totalt som tredje bästa land efter Tyskland och Luxemburg. Värdet är det högsta uppmätta för Sverige sedan 2007 då indexet togs fram för första gången. Samtidigt visar en annan undersökning, Global Competitiveness Index, att transportköpare bedömer att kvaliteten på svenska vägar och framför allt järnvägar har försämrats över tid och att Sverige inte placerar sig bland de topppresterande länderna i världen.

Vad gäller *representation i offentliga beslutande organ* visar resultaten att Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut har lika många kvinnor som män i styrelserna medan Luftfartsverket har 38 procent kvinnor och 62 procent män. Samtliga myndigheter inom transportområdet har ledningsgrupper som består av minst 40 procent kvinnor eller män. Även styrelserna inom de statligt ägda bolagen har minst 40 procent kvinnor eller män. I de regionala kollektivtrafikmyndigheterna understiger andelen kvinnor i politisk ledning och andel kvinnliga högre chefer 40 procent. Enligt Eurostat är andelen kvinnor anställda i transportsektorn i Sverige 22 procent, vilket är lika lågt som i resten av EU.

**Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa**

Regeringens analys och slutsatser för hänsynsmålets uppfyllelse visar att utvecklingen för vägtrafiksäkerhet inte ligger i linje med vad som är nödvändigt för att nå målet om maximalt 220 omkomna till 2020. För luftfarten och fritidssjöfarten går utvecklingen i rätt riktning, medan antalet omkomna inom yrkessjöfarten och bantrafiken, trots låga siffror för 2016, inte har minskat kontinuerligt. Män är fortfarande överrepresenterade i trafikolyckor. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var i stort sett oförändrade 2015 i förhållande till 2014, trots att vägtrafiken ökade. För att nå etappmålet om att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) med minst 70

procent senast 2030 jämfört med 2010 krävs ytterligare åtgärder. Det finns fortsatta problem vad gäller luftkvalitet, och allt fler människor utsätts för trafikbuller trots bullerskyddsåtgärder. Infrastrukturens anpassning till landskapets funktioner och värden går fortfarande långsamt.

Vad gäller *trafiksäkerheten* har, enligt regeringen, den positiva utvecklingen stagnerat sedan 2010. Utvecklingen ligger inte i linje med vad som är nödvändigt för att nå målet om maximalt 220 omkomna till 2020. Ungefär 4 600 personer skadades allvarligt i vägtrafiken 2016, och det har inte skett någon egentlig minskning av antalet allvarligt skadade sedan 2010. Största enskilda trafikantgrupp som blir allvarligt skadad är cyklister, men den tidigare trenden med ett ökat antal skadade cyklister har avstannat. Regeringen bedömer att målet om minskat antal allvarligt skadade inte kommer att nås.

Vad gäller resultaten av att *begränsa klimatpåverkan* bedömer regeringen att utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att vi ska klara klimatmålen. Sektorn står för närmare hälften av utsläppen utanför EU ETS. Trenden med minskande utsläpp från inrikes transporter de senaste åren har avstannat. Den huvudsakliga orsaken till detta är att trafikarbetet börjat öka igen efter några års minskning. Insatserna för att stimulera marknaden för förnybara bränslen och för effektivare fordon har inte vägt upp effekten av trafikökningen. Naturvårdsverkets snabbstatistik för 2016 visar dock att utsläppen återigen minskar. Utsläppen för 2016 sjönk med ca 4 procent jämfört med 2015, samtidigt som vägtrafiken ökade med ca 2 procent. Huvudförklaringen är den ökade användningen av biodrivmedel, men den förbättrade energieffektiviteten hos nya personbilar bidrar också.

Enligt regeringen resultatredovisning ökade *andelen förnybar energi* under 2016 inom vägtransportsektorn från 14 procent till 18 procent. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av hydrevad vegetabilisk olja (HVO) i dieselbränsle. Cirka 25 procent av det dieselbränsle som säljs i Sverige är nu av biodiesel. I kollektivtrafiken utförs enligt branschens egna uppgifter ca 70 procent av trafikarbetet med förnybara drivmedel eller förnybar el. Andelen förnybar energi i hela transportsektorn utgjorde under 2016 preliminärt 31 procent med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod. Sverige uppfyller således EU-målet om 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 med god marginal. Uppföljningsgruppen vill även peka på att biodrivmedel är en globalt begränsad resurs och det finns en risk att en stor nettoimport av biodrivmedel skulle kunna äventyra Sveriges ambition som föregångsland och förebild i klimatarbetet.<sup>28</sup> I sammanhanget vill uppföljningsgruppen särskilt uppmärksamma den studie om fossilfria driv-

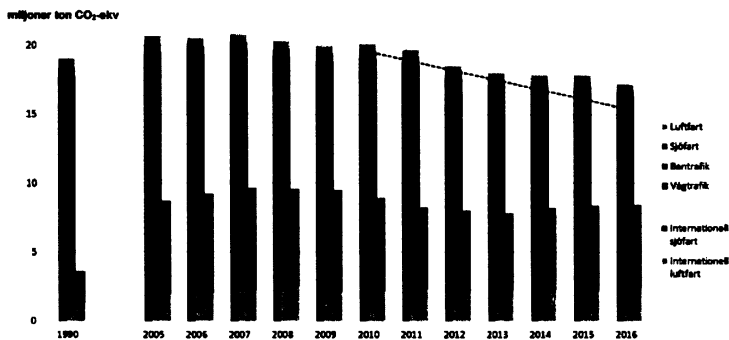
---

<sup>28</sup> Se t.ex. Trafikverket, Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser - ett regeringsuppdrag, 2016:111, s. 68

medel för att minska transportsektorns klimatpåverkan som Trafikutskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor planerar att presentera våren 2018. Syftet är att identifiera de mest realistiska alternativen för att öka andelen fossilfria drivmedel i Sverige. Studien ska presentera olika alternativ för att öka andelen fossilfria drivmedel i Sverige inom de närmsta åren. Detta är som ett led i övergången till en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen.

Trafikanalys anger i sin bedömning att takten i utsläppsminskningarna fortfarande är för låg i jämförelse med de årliga minskningar som skulle krävas för att nå det etappmål som Miljömålsberedningen föreslagit, vilket innebär att senast till 2030 minska utsläppen från inrikes trafik exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010 (se figur 1). De inrikes utsläppen är nu under nivån för 1990, trots fler fordon, en ökad befolkning och ett växande transportarbete. Inkluderas utsläppen från internationell sjö- och luftfart som utgått från Sverige är dock utsläppen betydligt större 2016 än de var 1990. Om redovisningen skulle göras ur ett konsumtionsperspektiv, och också omfatta de utsläpp som är resultat av varutransporter för svensk konsumtion och svenska resenärers internationella resande, skulle utsläppsökningen vara ännu större.<sup>29</sup>

Transportsektorns utsläpp av växthusgaser 2005–2016 i jämförelse med 1990 (miljoner ton koldioxidekvivalenter) framgår av diagrammet nedan. Den streckade linjen motsvarar den utveckling som skulle krävas för att nå Miljömålsberedningens förslag till etappmål för 2030.



Källa: 1990–2015 Sveriges klimatrapportering. 2016 års värden är preliminära beräkningar baserade på leveranser av fossila drivmedel (vägtrafik), förändringar i trafik (bantrafik och sjöfart) och Transportstyrelsens beräkningar av luftfartens utsläpp.

<sup>29</sup> Trafikanalys, s. 54 f.

Det går inte att se någon tendens till överflyttning av godstransportarbete till mer energieffektiva trafikslag. Andelarna inrikes godstransporter med sjöfart, järnväg respektive vägtrafik har varit i stort sett oförändrade under hela 2000-talet. På persontransportsidan kan man däremot se att andelen bantrafik i inrikesresorna har ökat under senare år.<sup>30</sup>

Vad gäller resultaten för *miljökvalitetsmålet Frisk luft* bedömer regeringen att det inte kommer att nås. De totala utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt på grund av EU:s successivt skärpta lagstiftning om avgasutsläpp för både lätta och tunga fordon. Minskningen går dock långsammare än tidigare: 6 procent under 2016 och ca 67 procent sedan 1990. Framför allt är det renare tunga lastbilar som bidrar till minskningen. Samtidigt har utsläppen av kväveoxider från personbilar ökat med ca 25 procent sedan 2011, vilket beror på den ökade andelen dieselmotorer i den svenska fordonsflottan. Detta är framför allt ett problem för luftkvaliteten i städerna där halterna av kväveoxid i gatumiljö, trots en nedåtgående trend, frekvent överskrider miljökvalitetsnormerna och EU:s gränsvärden.

Vad gäller *trafikbuller* bedömer regeringen att allt fler människor blir utsatta. Över 2 miljoner människor bedöms vara utsatta för bullernivåer som överstiger riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus, och ca 50 000 människor bedöms vara exponerade för vibrationer från järnväg. Under 2016 genomfördes bulleravskärmande åtgärder vid bostäder längs statliga vägar för ca 1 900 boende som före åtgärden var utsatta för vägtrafikbuller över riktvärden för buller inomhus eller utomhus. Längs de statliga järnvägarna genomfördes åtgärder för ca 1 600 personer under 2016. Effekten av åtgärderna motverkas av faktorer som trafikökningar och att fler exponeras för trafikbuller utomhus. Sammantaget bedöms att trafikförändringar tillsammans med bullerskyddsåtgärder längs vägar och järnvägar under 2016 medfört att ca 1 000 personer färre utsätts för bullernivåer över riktvärdena inomhus. Trenden är att fler människor exponeras för trafikbuller utomhus samtidigt som färre personer exponeras för trafikbuller inomhus.

Vad gäller resultat som rör *landskapets natur- och kulturvärden* redovisar regeringen att ca 66 000 trafikolyckor med vilt och renar polisrapporterades under 2016, vilket är en ökning med ca 35 procent jämfört med föregående år. Under 2016 fortsatte Trafikverket att bl.a. åtgärda vandringshinder för fisk och anläggga utterpassager samt passager för groddjur. Däremot vidtogs inga åtgärder för klövdjur, t.ex. faunabroar, under året.

---

<sup>30</sup> Trafikanalys, s. 56.

### 3.2.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet påpekade i förra årets budgetbetänkande<sup>31</sup> vikten av att resultaten analyseras och bedöms i ett sammanhang i förhållande till det övergripande målet inom transportpolitiken. En sådan analys borde enligt utskottet årligen redovisas i budgetpropositionen för att möjliggöra en bedömning av den övergripande måluppfyllelsen. Utskottet framhöll också 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 pekat på att det är önskvärt att man så långt som möjligt redovisar tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i så stor utsträckning som möjligt är desamma för alla indikatorer. Trafikutskottet välkomnade i förra årets resultatredovisning den samlade bedömningen gentemot det övergripande målet. Utskottet bedömde att en motsvarande samlad bedömning för funktions- och hänsynsmålen också skulle vara önskvärd. Utskottet menade att en sådan struktur skulle kunna förtydliga resultatredovisningen och sambanden mellan mål och resultat.

Utskottet bedömde att överväganden kring strukturen på och omfattningen av redovisningen i olika avsnitt borde kunna bli föremål för en fortsatt dialog i utvecklingssamarbetet mellan RK och Riksdagsförvaltningen. Utskottet anser att det är positivt att denna dialog fortsätter, och enligt utskottets mening borde dialogen kunna leda till en fortsatt utveckling av resultatredovisningen. Utskottet såg positivt på utvecklingsarbetet med resultatindikatorer vid olika transportmyndigheter och konstaterade att regeringen fortsatte att bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet.

När det gäller tillståndet i transportsystemen uppmärksammade utskottet att det framhöll betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Utskottet var medvetet om frågans komplexitet, men såg fram emot att regeringen i sin kommande redovisning i 2017 års budgetproposition skulle fortsätta arbetet med att utveckla resultatredovisningen och som en del i detta lyfte fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat statens insatser hade fått.

Utskottet ansåg det angeläget att regeringen med utgångspunkt i de problem som uppmärksammades i utskottets uppföljningsrapport om tillgänglighet<sup>32</sup> återkom till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som gjorts och vilka resultat som uppnåtts. Det gällde även utskottets uppföljningsrapport om kollektivtrafiklagen.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Bet. 2016/17:TU1 s. 16 f.

<sup>32</sup> Hela resan hela året!, 2013/14:RFR5.

<sup>33</sup> Kollektivtrafiklagen – en uppföljning, 2015/16:RFR14.

Utskottet ansåg vidare att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

Utskottet efterlyste även redovisningar av resultat av insatser för främjande av cykling.

### **3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar**

#### **Resultatredovisningens struktur**

Regeringen redovisar att det vid Regeringskansliet (RK) pågår en översyn av preciseringar av delmålen och ett arbete med utveckling av olika indikatorer. I dialogen med RK har det framkommit att utvecklingsarbetet har påverkat möjligheterna att ta fram ett lika fullödigt underlag som tidigare år, bl.a. från olika trafikmyndigheter. Uppföljningsgruppen noterar att i årets redovisning saknas därför den bedömning av uppfyllelse av preciseringar som gjorts tidigare år i tabellform för funktions- och hänsynsmålen. Av det skälet är regeringens analys och slutsatser i årets redovisning mer begränsad.

Oaktat det ovannämnda ser gruppen positivt på att flera transportmyndigheter arbetar med att utveckla indikatorer, och den 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 beskriva uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Uppföljningsgruppen ser positivt på den fortsatta dialogen med RK om översynen av preciseringar och arbetet med att utveckla av indikatorer.

#### **Det övergripande målet**

Regeringen konstaterar att den långsiktiga måluppfyllelsen har förbättrats i vissa delar, medan det är längre till måluppfyllelse i andra delar. Därefter förs ett resonemang om vad som behövs för att omställningen ska ta fart. Regeringen konstaterar att kopplingen mellan ekonomisk utveckling och inrikes godstransportarbete har brutits. Det innebär att Sveriges ekonomi växer utan att den negativa miljöpåverkan från inrikes godstransporter ökar i samma utsträckning. Uppföljningsgruppen skulle ha önskat att redovisningen innehållit mer kvantitativa uppgifter över åren för att påvisa denna utveckling.

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen konstaterar att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Regeringens anger samtidigt att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Uppföljningsgruppen anser att regeringen redovisning i denna del är otydlig och skulle tjäna på att förtydligas.



### **Redovisning av insatser med anledning av utskottets uppföljningar**

Trafikutskottet har låtit göra flera fördjupade uppföljningar av angelägna frågor inom det transportpolitiska området.<sup>34</sup> Utskottet har återkommande efterlyst regeringens kommentarer med anledning av uppföljningsrapporterna. Regeringen har inte heller i årets redovisning explicit kommenterat vilka insatser som gjorts eller vilka resultat som uppnåtts med anledning av dessa. I dialogen med RK har det framkommit att rapporterna och deras innehåll har beaktats, men inte explicit återrapporterats i resultatredovisningen. Uppföljningsgruppen ser positivt på om regeringen kommande år kan återkomma med sådana redovisningar.

#### **Tillståndet i transportsystemen**

Uppföljningsgruppen vill framhålla betydelsen av kontroll av och återrapportering om tillståndet i transportsystemen. Utskottet har tidigare påtalat att en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område borde lämnas. Regeringens redovisning är fortfarande begränsad när det gäller redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Det är angeläget att det finns jämförelser över flera år. Uppföljningsgruppen är medveten om frågans komplexitet men ser gärna att regeringen i sin redovisning lyfter fram de mest angelägna utmaningarna och vilka resultat statens insatser fått.

#### **Utsläpp av växthusgaser**

Uppföljningsgruppen noterar regeringens redovisning av att trenden med sjunkande utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har avstannat och att det krävs ytterligare åtgärder för en minskning enligt målen. Regeringen konstaterar att transportsystemet inte fullt ut är långsiktigt hållbart. Det finns flera positiva trender, men även delar där det inte går tillräckligt snabbt.

Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera frågan om redovisning av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser. Trafikutskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen för hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan endast redovisar de inhemska utsläppen av växthusgaser. För att få en bättre helhetsredovisning av dessa utsläpp i transportsektorn anser gruppen att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

### **3.3 Politiken för informationssamhället**

Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik),

---

<sup>34</sup> Två exempel är Hela resan hela året! (2013/14:RFR5) och Kollektivtrafiklagen – en uppföljning (2015/16:RFR14).

elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Frågor om digitalisering inom offentlig förvaltning har flyttat från utgiftsområde 22 Kommunikationer till utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och förvaltning. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Inom politiken för informationssamhället finns även Bredbandsforum och Digitaliseringsrådet.

### 3.3.1 Budget och anslag

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

|   | Budget<br>2017 | Prognos<br>utfall 2017 | Förslag<br>2018 |
|---|----------------|------------------------|-----------------|
| 2:1 Post- och telestyrelsen   | 29             | 29                     | 42              |
| 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 140            | 139                    | 140             |
| 2:3 Grundläggande betaltjänster   | 34             | 33                     | 36              |
| 2:4 Informationsteknik och telekommunikation                                | 23             | 19                     | 73              |
| 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation                    | 126            | 131                    | 146             |
| 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse                | 75             | 65                     | x <sup>35</sup> |
| <b>Politiken för informationssamhället, totalt</b>                          | <b>427</b>     | <b>416</b>             | <b>437</b>      |

År 2016 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 361 miljoner kronor. För 2019 och 2020 beräknas anslagen till sammanlagt 437 miljoner kronor respektive 432 miljoner kronor.

### 3.3.2 Mål

#### Mål för digitaliseringspolitiken

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.<sup>36</sup>

Ett delmål inom digitaliseringspolitiken är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektro-

<sup>35</sup> Från och med budgetåret 2018 redovisas anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse under utg.omr. 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning anslaget 1:18 Digitaliseringsmyndigheten.

<sup>36</sup> Prop. 2011/12 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

niska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte kan tillgodoses enbart av marknaden.<sup>37</sup>

Ett annat delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.<sup>38</sup>

Regeringens mål för digitalisering av det offentliga Sverige är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten.<sup>39</sup>

### **Mål för posten**

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).<sup>40</sup>

### **Mål för grundläggande betaltjänster**

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.<sup>41</sup>

### **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.

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

- Andel kvinnor, män, flickor och pojkar som använt internet i stort sett varje dag respektive de som aldrig använt internet.
- Andel företag med minst tio anställda respektive företag med en till nio anställda som tagit emot beställningar via webbplats eller app.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolkningstäckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s och 30 Mbit/s.
- Årsutveckling av pris per abonnemang för fast bredband om minst 8 Mbit/s samt årsutveckling av lägstpris för en snittanvändare av mobila samtalstjänster.

---

<sup>37</sup> Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

<sup>38</sup> Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

<sup>39</sup> Prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, s. 94.

<sup>40</sup> Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

<sup>41</sup> Prop 2006/07:55 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:207.

- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s respektive 30 Mbit/s samt antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s.

I redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken används ett antal indikatorer vars värden redovisas i en matris. Av redovisningen framgår att några indikatorer är nya och att tidsserierna för dessa därför är korta.

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

### 3.3.4 Redovisade resultat

#### Digitaliseringspolitiken

Regeringens bedömning är att Sverige fortfarande ligger bra till, i jämförelse med andra länder, vad gäller individernas och företagens användning på digitaliseringsområdet. I World Economic Forums, Networked Readiness Index 2016 behåller Sverige sin position med tredje högsta poäng av 139 länders index. Sverige behåller sin position som nummer 3 av de 28 medlemsländerna i EU.

Några exempel på användning av internet som redovisas av regeringen är att i stort sett samtliga företag i Sverige har internet och en egen webbplats. Andra exempel är att de flesta 16–85-åringar i Sverige har tillgång till internet i hemmet, men att det fortfarande finns ojämlikheter mellan könen när det gäller användning av datorer och internet. De som aldrig har använt internet återfinns till största delen i åldersgruppen 75–85 år. Drygt 80 procent av personerna med funktionsnedsättning upplever inga svårigheter i att använda datorer och internet. Däremot upplever drygt 5 procent av denna svarsgrupp att de har stora svårigheter att använda datorer och internet på grund av sin funktionsnedsättning. Det finns enligt regeringens redovisning inte någon större skillnad i användning av datorer och internet mellan kvinnor och män, flickor och pojkar. På arbetsmarknaden är det fortfarande en liten andel kvinnor som arbetar i it-sektorn.<sup>42</sup>

#### Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Kundnöjdheten på telekomområdet har under flera år varit lägre än på andra marknader. Sammanfattningsvis går det enligt regeringens redovisning att skönja

---

<sup>42</sup> Statistiska centralbyråns undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet 2016.

en svagt positiv trend vad gäller kundnöjdheten i telekomsektorn. Sammantaget är dock förtroendet för branschen fortfarande lågt jämfört med andra branscher.

*Antalet abonnemang med överföringshastigheten 100 Mbit/s eller mer ökade med 25 procent mellan 2015 och 2016 och utgör nu mer än hälften av samtliga abonnemang på fast bredband. De flesta sådana abonnemang som säljs i Sverige har en nedladdningshastighet på 100 Mbit/s eller mer. Priset sjönk under 2016 med 7 procent för det billigaste abonnemanget på fast bredband som erbjöds på nationell basis.*

Trenden med kraftigt *ökad datatrafik* i mobilnäten fortsätter. Mellan 2015 och 2016 ökade trafikvolymen med 35 procent, vilket är en högre tillväxttakt än mellan 2014 och 2015, då ökningen var 29 procent. Den ökande efterfrågan på mobila bredbandstjänster medför att efterfrågan på frekvenser (radiospektrum) också ökar.

*Mobiltäckningen* för både tal och mobilt bredband är, enligt regeringens redovisning, generellt sett god där människor vistas. Den totala yttäckningen i Sverige för taltjänster och sms är drygt 85 procent. 99 procent av hushållen har tillgång till taltäckning och mobilt bredband via LTE oavsett om de bor i tätort, småort eller i mer avlägsna områden.

Europaparlamentet slöt i april 2017 en överenskommelse med ministerrådet om en förordning som innebär att EU:s resande invånare kan använda *roaming* för dataanvändning och telefoni inom EU utan tilläggskostnader. Som ett resultat kan svenska konsumenter fr.o.m. den 15 juni 2017 använda sin mobiltelefon för samtal, sms och datatrafik i övriga EU på samma sätt som i Sverige, utan roamingavgift.

## **Bredband**

71 procent av hushållen och företagen hade i oktober 2016 *tillgång till snabbt bredband* med en hastighet på minst 100 Mbit/s, vilket är en ökning med 4 procentenheter jämfört med året innan. Andelen hushåll och företag som har tillgång till minst 30 Mbit/s har ökat från 87 till 91 procent. Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är fortsatt *ojämnt fördelad mellan tätorter, småorter och mer glesbefolkade områden*. I oktober 2016 var andelen hushåll utanför tätorter, småorter med tillgång till 100 Mbit/s ca 22 procent, och andelen arbetsställen med motsvarande tillgång var något högre, ca 28 procent. Vad gäller mobilt bredband har, som nämnts ovan, i stort sett alla hushåll och företag, både i och utanför tätorter och småorter tillgång till LTE.

Marknaden står för huvuddelen av *investeringarna i bredbandsinfrastruktur*, och investeringstakten ökar. Investeringarna i fasta och mobila nät av marknadens aktörer uppgick till ca 14 miljarder kronor under 2016, vilket är en ökning med ca 2

miljarder kronor från året före. Det finns dock områden i gles- och landsbygd där marknaden inte planerar att bygga ut på egen hand, och regeringen har därför avsatt medel och möjliggjort stöd till bredbandsutbyggnad som kan användas i dessa områden.

I sammanhanget vill gruppen särskilt uppmärksamma trafikutskottets rapport It-infrastrukturen – i dag och i framtiden.<sup>43</sup> I fokus för studien stod både infrastrukturens kapacitet (hur många som kan använda mobiltelefoni och bredband och med vilken kvalitet) och robusthet (systemets driftssäkerhet eller motståndskraft mot störningar). I rapporten framhålls behovet av tillgång till bredband med hög hastighet i hela landet. Tillgången till snabbt bredband är god i Sverige om man jämför med andra länder, men skillnaderna inom landet är dock stora. Vidare betonades i rapporten vikten av att driftssäkerhetsarbetet anpassas till den tekniska utvecklingen. Den mobila telefonin och internet byggs alltmer upp kring en gemensam infrastruktur samtidigt som analoga alternativa kommunikationskanaler avvecklas. I rapporten gavs uttryck för oro inför risken att delar av landet skulle kunna bli avskurna från internet och mobil telefoni på grund av en skada i näten. Mot bakgrund av problembilden kring mobiltelefonins yttäckning ställdes frågan om det behövs ett politiskt mål för tillgången till och kvaliteten på mobil telefoni.

### Post

Regeringen konstaterar att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. *Brevvolymerna fortsätter att sjunka* trots en god konjunktur, och *klagomålen på postutdelningen har ökat* som en följd av de kvalitetsproblem som förekommit på marknaden. Samtidigt fortsätter *volymerna av paket* och varubrev att öka till följd av tillväxten inom e-handelsmarknaden, och det finns inga tecken på att detta kommer att mattas av. Regeringen konstaterar att samhällsutvecklingen medför att postlagstiftningen måste förändras för att säkerställa att regleringen är ändamålsenlig i dagens digitaliserade samhälle och för framtiden.

Den *totala brevvolymer* har minskat stadigt sedan 2000, och den senaste femårsperioden har minskningstakten ökat. Den *genomsnittliga nedgången* är, enligt regeringens redovisning, ungefär 4 procent per år, beroende på elektronisk substitution.

Under 2016 ökade *antalet inkomna klagomål* om postfrågor till PTS. År 2016 var antalet enskilda kontakter med myndigheten 2 520 stycken jämfört med 850 stycken 2015, en ökning med 197 procent. Oftast gäller det klagomål på utdelningen, antingen att försändelsen inte kommit fram, att man fått någon annans brev eller att posten har kommit fram för sent. Cirka 80 procent av klagomålen

---

<sup>43</sup> 2016/17:RFR1.

rör Postnord, vilket motsvarar operatörens volymandel på brevmarknaden, och resterande klagomål avser främst Bring Citymail Sweden AB.

*Andel brev som befordrats över natten* har minskat under senare år och uppgick 2016 till 91,3 procent (vilket samtidigt uppfyller kravet om 85 procent).

*Konkurrenssituationen på postmarknaden* fortsätter att utvecklas långsamt. Postnord har fortfarande en dominerande ställning men tappar i brevvolymer snabbare än marknaden som helhet, inte bara på grund av digitaliseringen, utan också till sina konkurrenter.

I april 2017 fanns det, likt föregående år, 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 brev-försändelser var 80,7 procent 2016, jämfört med 83,6 procent 2015. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 17,5 procent 2016, jämfört med 15,4 procent 2015. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 1,8 procent 2016, jämfört med 1,0 procent 2015.

### **Grundläggande betaltjänster**

Regeringen konstaterar att grundläggande betaltjänster är ett område som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, bl.a. tillgång till digital infrastruktur och bredbandsutbyggnad, insatser inom kommersiell service samt finansmarknaden. Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.<sup>44</sup> Sedan hösten 2012 har det funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna.

Digitaliseringen av betaltjänstmarknaden visar inga tecken på att avstanna. Av regeringens redovisning framgår att för 2016 bedömdes tillgången till grundläggande betaltjänster vara bra eller tillfredsställande i 13 län och ganska dålig eller dålig i 8. Det är fortfarande främst de som inte är digitalt delaktiga som upplever problem med grundläggande betaltjänster; det gäller både för privatpersoner, småföretagare och föreningar, och då främst i vissa gles- och landsbygder.

---

<sup>44</sup> Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

### 3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet betonade i sitt budgetbetänkande<sup>45</sup> vikten av att redovisningen renodlas och så långt som möjligt innehåller resultat och effekter av statliga insatser. Trafikutskottet välkomnade i förra årets budgetbetänkande en vidareutveckling av indikatorer inom politikområdet.

Utskottet gav uttryck för en viss oro över den utveckling som kan ses i att den offentliga sektorn tappade fart vad gällde att tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Utskottet noterade regeringens bedömning att det var viktigt att postoperatörerna och PTS fortsatte att följa kvalitetsutvecklingen och att lämpliga åtgärder vidtogs för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden. Med anledning av den ökning av klagomål på postutdelningen som redovisades ansåg utskottet att det var angeläget att regeringen i kommande budgetproposition noggrant redovisade resultat och hur en god kvalitet för posttjänsten i hela landet skulle gynnas.

### 3.3.6 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 som möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna. Gruppen ser positivt på att flera myndigheter arbetar med att utveckla indikatorer på området.

Uppföljningsgruppen har noterat att regeringen inte explicit kommenterat de fördjupade uppföljningar som trafikutskottet låtit göra. Som framgår ovan har utskottets grupp för forsknings- och framtidsfrågor låtit göra en studie av it-infrastrukturen i dag och i framtiden. Regeringen har i resultatredovisningen inte explicit kommenterat insatser och analys med anledning av rapporten. Gruppen ser positivt på om regeringen kommande år kan återkomma med en sådan redovisning.

Uppföljningsgruppen noterar regeringens bedömning att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. Det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden. Den oroväckande utvecklingen av antalet klagomål tidigare år ökade ännu mer 2016. Uppföljningsgruppen anser att detta är allvarligt.

---

<sup>45</sup> Bet. 2016/17:TU1 s. 21 f.



Regeringen beslutade den 12 oktober 2017 om en ändring i postförordningen (2010:1049) med innebörden att den samhällsomfattande posttjänstens beföringskrav för brev med normalporto ändras från övernattbefordran till tvådagarsbefordran. Vidare beslutades att minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in. Beslutet om ändring i postförordningen träder i kraft den 1 januari 2018.

Regeringen har vidare lämnat en lagrådsremiss (Ändringar i postlagen) med förslaget att PTS ska få utfärda föreskrifter om på vilket sätt den samhällsomfattande posttjänstens krav på utdelning av postförsändelser ska fullgöras. Vidare föreslår regeringen att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det gäller uppgifter som är nödvändiga för uppföljning av utvecklingen på postområdet, för bevakning av att posttjänsterna svarar mot samhällets behov och av att en väl fungerande samhällsomfattande posttjänst av god kvalitet finns tillgänglig för alla användare. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 april 2018.

Gruppen ser det som angeläget att regeringen i kommande redovisning redovisar resultatet av åtgärder och hur de gynnar en god kvalitet för posttjänsten i hela landet.