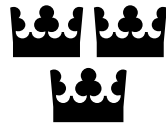


Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2016

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	11
2	Kommunikationer	13
2.1	Omfattning.....	13
2.2	Utgiftsutveckling.....	13
2.3	Skatteutgifter.....	14
2.4	Mål för utgiftsområdet	15
3	Transportpolitik.....	17
3.1	Omfattning.....	17
3.2	Skatteutgifter.....	19
3.3	Mål	21
3.4	Resultatredovisning	22
3.4.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	22
3.4.2	Resultat	23
3.4.3	Analys och slutsatser	43
3.5	Politikens inriktning.....	56
3.5.1	Investeringar i infrastruktur.....	56
3.5.2	Förbättrad kollektivtrafik.....	57
3.5.3	Transportsystem i hela landet	57
3.5.4	Järnvägens konkurrenskraft och säkerhet	58
3.5.5	Verka för en konkurrenskraftig transportsektor med rättvisa villkor.....	59
3.5.6	Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten.....	60
3.5.7	Nationell cykelstrategi.....	60
3.6	Budgetförslag	61
3.6.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	61
3.6.2	1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	71
3.6.3	1:3 Trafikverket.....	74
3.6.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	75
3.6.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	76
3.6.6	1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	76
3.6.7	1:7 Trafikavtal	77
3.6.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	78
3.6.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	79

3.6.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	80
3.6.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	81
3.6.12	1:12 Transportstyrelsen	85
3.6.13	1:13 Trafikanalys.....	88
3.6.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg	89
3.6.15	1:15 Sjöfartsstöd	92
3.6.16	Sjöfartsverket	93
3.6.17	Luftfartsverket	95
4	Politiken för informationssamhället	101
4.1	Omfattning	101
4.2	Utgiftsutveckling.....	102
4.3	Mål för området.....	102
4.4	Resultatredovisning.....	103
4.4.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	103
4.4.2	It-politik.....	106
4.4.3	Post.....	117
4.4.4	Grundläggande betaltjänster.....	118
4.5	Politikens inriktning.....	119
4.5.1	It-politik.....	119
4.5.2	Post.....	123
4.5.3	Grundläggande betaltjänster.....	123
4.6	Budgetförslag.....	123
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen	123
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	124
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	126
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation	127
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	127
4.6.6	2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.....	129

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	12
Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	13
Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2016–2019 Utgiftsområde 22 Kommunikationer	14
Tabell 2.3 Ramnivå 2016 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	14
Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22	15
Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik	18
Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken	20
Tabell 3.3 Omkomna, svårt skadade och allvarligt skadade inom vägtrafiken 2006– 2014, samt mål för 2020	36
Tabell 3.4 Omkomna, svårt skadade, allvarligt skadade inom sjöfarten 2009–2014, jämfört med basvärde 2006–2008 samt mål 2020	38
Tabell 3.5 Omkomna, svårt skadade, allvarligt skadade inom bantrafiken 2009–2014, jämfört med basvärde 2006–2008 samt mål 2020	39
Tabell 3.6 Omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten 2009–2014, inklusive svenskregistrerade civila luftfartyg, sportflygplan, segelflygplan, flygskärmar, luftballonger och hängglidare, samt mål 2020.....	39
Tabell 3.7 Samlad bedömning för transportområdet	44
Tabell 3.8 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025	46
Tabell 3.9 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan för perioden 2014 – 2025	47
Tabell 3.10 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori.....	48
Tabell 3.11 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående Nationella planen för transportsystemet 2014–2025.....	49
Tabell 3.12 Uppföljning av åtgärdsstyper i de regionala planerna under planperioden 2014–2025	50
Tabell 3.13 Uppföljning av de regionala planerna för planperioden 2014–2025	50
Tabell 3.14 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter.....	51
Tabell 3.15 Beläggningsunderhåll per vägtyp	52
Tabell 3.16 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad sammansatta för objekt som öppnats för trafik under 2014	53
Tabell 3.17 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden.....	54
Tabell 3.18 Översikt av de ekonomiska målen 2012–2015	54
Tabell 3.19 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden.....	55
Tabell 3.20 Översikt av de ekonomiska målen 2012–2015	56
Tabell 3.21 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	61

Tabell 3.22 Intäkter som Trafikverket disponerar	63
Tabell 3.23 Intäkter som Trafikverket inte disponerar	63
Tabell 3.24 Investeringsplan.....	64
Tabell 3.25 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	65
Tabell 3.26 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2014–2025	67
Tabell 3.27 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2014–2025.....	68
Tabell 3.28 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar åren 2014–2025	69
Tabell 3.29 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter	70
Tabell 3.30 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för.....	71
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	71
Tabell 3.31 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur.....	71
Tabell 3.32 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	72
Tabell 3.33 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	74
Tabell 3.34 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur.....	74
Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	74
Tabell 3.36 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:3 Trafikverket	75
Tabell 3.37 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	75
Tabell 3.38 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	75
Tabell 3.39 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	76
Tabell 3.40 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	76
Tabell 3.41 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.....	76
Tabell 3.42 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	77
Tabell 3.43 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal.....	77
Tabell 3.44 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal	78
Tabell 3.45 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:7 Trafikavtal.....	78
Tabell 3.46 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet.....	78
Tabell 3.47 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:8 Viss internationell verksamhet.....	79
Tabell 3.48 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	79
Tabell 3.49 Uppdragsverksamhet i Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	79
Tabell 3.50 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	80
Tabell 3.51 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	80
Tabell 3.52 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	81
Tabell 3.53 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm	81
Tabell 3.54 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	82

Tabell 3.55 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2014	83
Tabell 3.56 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2014.....	83
Tabell 3.57 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2016–2019.....	84
Tabell 3.58 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagposter.....	85
Tabell 3.59 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	85
Tabell 3.60 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen.....	85
Tabell 3.61 Offentligrättslig verksamhet.....	86
Tabell 3.62 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet.....	86
Tabell 3.63 Offentligrättslig verksamhet 2016 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag.....	86
Tabell 3.64 Uppdragsverksamhet.....	87
Tabell 3.65 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:12 Transportstyrelsen.....	87
Tabell 3.66 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys.....	88
Tabell 3.67 Uppdragsverksamhet.....	88
Tabell 3.68 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:13 Trafikanalys.....	89
Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg	89
Tabell 3.70 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	90
Tabell 3.71 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2013–2014	90
Tabell 3.72 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2013–2014.....	91
Tabell 3.73 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2016–2019.....	91
Tabell 3.74 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagposter.....	91
Tabell 3.75 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	92
Tabell 3.76 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd.....	92
Tabell 3.77 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:15 Sjöfartsstöd.....	93
Tabell 3.78 Prognos för Sjöfartsverkets resultat	94
Tabell 3.79 Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	95
Tabell 3.80 Prognos för Luftfartsverkets resultat	97
Tabell 3.81 Investeringsplan för Luftfartsverket.....	99
Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället.....	102
Tabell 4.2 Mål för området	103
Tabell 4.3 Indikatorer för måluppfyllelse – it-politik	105
Tabell 4.4 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen	123
Tabell 4.5 Offentligrättslig verksamhet.....	123
Tabell 4.6 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:1 Post- och telestyrelsen	124
Tabell 4.7 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	124
Tabell 4.8 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	125
Tabell 4.9 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	126
Tabell 4.10 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	126

Tabell 4.11 Beställningsbemyndigande för 2:3 Grundläggande betaltjänster	126
Tabell 4.12 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:3 Grundläggande betaltjänster	127
Tabell 4.13 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation	127
Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	127
Tabell 4.15 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	127
Tabell 4.16 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	128
Tabell 4.17 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	129
Tabell 4.18 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	129
Tabell 4.19 Offentlighetsrättslig verksamhet.....	129
Tabell 4.20 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	130

Diagramförteckning

Diagram 3.1 Tågförseningstimmar orsakade av fel i järnvägsanläggningen 2010–2014 uppdelade på bantyp.....	25
Diagram 3.2 Färdsätt kvinnor och män 2005–2006.....	26
Diagram 3.3 Färdsätt kvinnor och män 2011–2014.....	26
Diagram 3.4 Total reslängd kvinnor och män över tid	27
Diagram 3.5 Andel av samtliga kollektivtrafikfordon med vissa tillgänglighetsanpassningar	27
Diagram 3.6 Antal linjedelar med grad av konsumerad kapacitet 2010–2014, max 2 timmar	29
Diagram 3.7 Trängselindex, restid på väg i högtrafik på det statliga vägnätet, 2010–2014 Index 2010=100	30
Diagram 3.8 Kännbarhet på det statliga vägnätet	30
Diagram 3.9 Punktlighet persontåg.....	31
Diagram 3.10 Total förseningstid för tågresenärer, miljoner persontimmar.....	31
Diagram 3.11 Antal ankomster per station och SKL-indelning samt genomsnittlig försening	32
Diagram 3.12 Andel inställda avgångar persontåg 2010–2014.....	32
Diagram 3.13 Förseningar i godstrafiken.....	33
Diagram 3.14 Andel kvinnor och män i styrelser för vissa myndigheter och statligt ägda bolag inom transportområdet	34
Diagram 3.15 Andel kvinnor och män i ledningsgrupper för vissa myndigheter och statligt ägda bolag inom transportområdet.....	35
Diagram 3.16 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken.....	39
Diagram 3.17 Nya personbilars CO2-utsläpp	40
Diagram 3.18 Koldioxidutsläpp från bantrafik, inrikes luft-fart och inrikes sjöfart ..	40

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 91 600 000 000 kronor 2017–2050 (avsnitt 3.6.1),
2. bemyndigar regeringen att för 2016 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.6.1),
3. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 20 700 000 000 kronor 2017–2021 (avsnitt 3.6.2),
4. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2017–2027 (avsnitt 3.6.7),
5. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 13 500 000 000 kronor 2017–2057 (avsnitt 3.6.11),
6. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 200 000 000 kronor 2017–2037 (avsnitt 3.6.14),
7. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16),
8. bemyndigar regeringen att för 2016 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16),
9. godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2016–2018 (avsnitt 3.6.16),
10. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17),
11. bemyndigar regeringen att för 2016 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17),
12. godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2016–2019 (avsnitt 3.6.17),

13. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2016 (avsnitt 4.6.1),
14. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2017 och 2018 (avsnitt 4.6.2),
15. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2017–2021 (avsnitt 4.6.3),
16. bemyndigar regeringen att under 2016 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2017–2019 (avsnitt 4.6.5),
17. för budgetåret 2016 anvisar ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

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

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik samt politiken för informations-samhället.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2014	Budget 2015 ¹	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Transportpolitik	44 188	49 062	46 497	53 725	54 771	55 325	55 134
Politiken för informations-samhället	468	388	378	397	398	399	355
Äldreanslag ²	1 306	0	0	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	45 962	49 450	46 875	54 122	55 169	55 724	55 489

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Efter regeringens förslag om en ny anslagsstruktur för trafikövergripande arbetssätt redovisas tidigare anslag inom transportpolitiken som äldreanslag prop. 2013/14:1, utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131).

Regeringen föreslår att 54 122 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2016. För 2017 beräknas anslagsnivån till 55 169 miljoner kronor, för 2018 till 55 724 miljoner kronor och för 2019 till 55 489 miljoner kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel härrör sig till aviserade infrastruktur-satsningar (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) samt ytterligare 2 000 miljoner kronor 2015 till medfinansiering till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer cykelinfrastruktur (prop. 2014/15:1, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Under 2015 genomfördes en förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen med 620 miljoner kronor som en följd av riksdagens beslut med anledning av propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21,

rskr. 2014/15:255). I 2015 års ekonomiska vårproposition 2015 (prop. 2014/15:100) aviserades även en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år. Vidare har regeringen i 2015 års ekonomiska vårproposition aviserat en övergång mot att budgetera och redovisa sjöfartsstödet som utgifter mot anslag. Konsekvensen av denna förändring blir en anslagsökning fr.o.m. 2016 om ytterligare 1 600 miljoner kronor.

Utöver dessa satsningar förstärker regeringen underhållet till järnväg med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för åtgärder på järnväg i landsbygd. Regeringen satsar också preliminärt 300 miljoner kronor under perioden 2016–2019 som en kompensation till godstransportörer på spår för icke

internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten. Regeringen satsar vidare 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 på vägunderhåll i landsbygd samt totalt 100 miljoner kronor 2016–2017 på åtgärder som främjar användandet av cykel. Slutligen satsar regeringen 850 miljoner kronor 2016–2019 på åtgärder som främjar kollektivtrafik på landsbygd.

I tabell 3.2 redovisas förändringar av anslagsnivån för perioden 2016–2019 jämfört med statens budget för 2015 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen.

**Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2016–2019
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor				
	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	48 871	48 871	48 871	48 871
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	-2	-270	144	960
Beslut	5 382	6 697	6 838	5 786
Övriga makro- ekonomiska förutsätt- ningar				
Volymer				
Överföring till/från andra utgifts- områden				
Övrigt	-129	-129	-129	-129
Ny ramnivå	54 122	55 169	55 724	55 489

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2016 realekonomiskt fördelat på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

**Tabell 2.3 Ramnivå 2016 realekonomiskt fördelat.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor	
	2016
Transfereringar ¹	5 627
Verksamhetsutgifter ²	24 192
Investeringar ³	24 303
Summa ramnivå	54 122

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2014 samt kända förändringar av anslagens användning.

¹ Med transfereringar avses inkomstöverföringar, dvs. utbetalningar av bidrag från staten till exempelvis hushåll, företag eller kommuner utan att staten erhåller någon direkt motprestation.

² Med verksamhetsutgifter avses resurser som statliga myndigheter använder i verksamheten, t.ex. utgifter för löner, hyror och inköp av varor och tjänster.

³ Med investeringar avses utgifter för anskaffning av varaktiga tillgångar såsom byggnader, maskiner, immateriella tillgångar och finansiella tillgångar.

2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas normalt i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner, där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar budgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2015 (skr. 2014/15:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22

Miljoner kronor

	Prognos 2015	Prognos 2016
Transportpolitik	21 570	20 650
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	21 570	20 650

2.4 Mål för utgiftsområdet

Mål för transportpolitiken

Målet för politikområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131), se även avsnitt 4.5 Resultatredovisning.

Mål för politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället har tre mål för områdena it-politik (inklusive delmål för elektronisk kommunikation och bredband), postsektorn samt grundläggande betaltjänster.

It-politik

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).

Ett delmål är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda

möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Post

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) (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna ligger fast och är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

I området ingår järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. Myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Statligt ägda bolag som berörs i det följande är AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB och Swedavia AB.

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik

Miljoner kronor

	Utfall 2014	Budget 2015	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
<i>Transportpolitik</i>							
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	17 935	21 719	18 854	23 455	23 854	24 644	25 720
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 716	20 202	20 853	20 973	21 661	21 310	19 915
1:3 Trafikverket	1 361	1 283	1 259	1 297	1 311	1 331	1 356
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388	388	388	388	188	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162	162	162	162	62	62	62
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70	80	80	83	83	83	83
1:7 Trafikavtal	793	831	810	831	851	851	851
1:8 Viss internationell verksamhet	25	25	25	26	26	26	26
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	45	47	45	48	49	49	49
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	309	349	195	349	349	349	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	435	1 005	981	1 389	1 537	1 531	1 545
1:12 Transportstyrelsen	1 992	2 020	1 965	2 043	2 057	2 081	2 114
1:13 Trafikanalys	58	63	63	67	68	68	70
1:14 Trängselskatt i Göteborg	897	889	817	1 011	1 045	1 071	1 074
1:15 Sjöfartsstöd		0	0	1 604	1 632	1 682	1 733
Summa Transportpolitik	44 188	49 062	46 497	53 725	54 771	55 325	55 134
<i>Äldreanslag</i>							
2013 1:1 Vaghållning	1 615	0		0	0	0	0
Summa Äldreanslag	1 306	0	0	0	0	0	0
Totalsumma	45 494	49 062	46 497	53 725	54 771	55 325	55 134

För 2015 prognostiseras de totala utgifterna för området uppgå till 46 497 miljoner kronor. Regeringens förslag till anslag för 2016 för transportpolitiken innebär att 53 725 miljoner kronor anvisas. För 2017 beräknas anslagsnivån till 54 771 miljoner kronor, för 2018 till 55 325 miljoner kronor och för 2019 till 55 134 miljoner kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel härrörs till aviserade infrastruktursatsningar (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) samt ytterligare 2 000 miljoner kronor till medfinansiering till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur i budgetpropositionen 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Under 2015 genomfördes en förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen med 620 miljoner kronor som en följd av riksdagens beslut om Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). I 2015 års ekonomiska vårproposition 2015 (prop. 2014/15:100, bet. 2014/15:FiU20, rskr. 2014/15:254) aviserades även en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år. Utöver dessa satsningar förstärker regeringen underhållet till järnväg med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för åtgärder på järnväg i landsbygd. Regeringen satsar också preliminärt 300 miljoner kronor under perioden 2016–2019 som en kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten. Regeringen satsar vidare 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 på vägunderhåll i landsbygd samt totalt 100 miljoner kronor 2016–2017 på åtgärder som främjar användandet av cykel. Slutligen satsar regeringen 850 miljoner kronor 2016–2019 på åtgärder som främjar kollektivtrafik på landsbygd. Vidare har regeringen i 2015 års ekonomiska vårproposition aviserat en övergång mot att budgetera och redovisa sjöfartsstödet som utgifter mot anslag. Konsekvensen av denna förändring blir en anslagsökning fr.o.m. 2016 om ytterligare 1 600 miljoner kronor.

Som en förstärkning på utgiftssidan minskas samtliga anslag som pris- och löner omräknas (PLO-anslag), såväl förvaltningsanslag för myndigheter under regeringen som

investeringsanslag. Syftet med åtgärden är att bidra med finansiering till prioriterade satsningar.

3.2 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 redovisas normalt i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner, där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar budgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2015 (skr. 2014/15:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22.

Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken

Miljoner kronor

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

¹ Skatteutgiften upphör fr.o.m. 2016.

Personbefordran

Enligt 7 kap. 1 § mervärdesskattelagen (1994:200), ML, är mervärdesskatten för personbefordran nedsatt till 6 procent. Skattesatsen gäller för resor i kollektivtrafik och taxiresor, samt turist- och charterresor, sightseeingturer och liknande. Mervärdesskattenivån gäller dock inte om resemomentet är av underordnad betydelse. Den nedsatta skattesatsen ger upphov till en skatteutgift avseende mervärdesskatt.

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, anges energiskattesatserna på fossila bränslen. Skattesatsen för dieselbränsle i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensen och dieselanvändning av miljöklass 1. År 2015 motsvarar skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 346,0 öre/kWh medan diesel i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 18,4 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår därför till 17,6 öre/kWh. Denna budgetproposition innehåller förslag till

förändringar av beskattningen av bensen och dieselbränsle (se förslag till statens budget, finansplan m.m., avsnitt 6).

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, betalas ingen energiskatt för naturgas och gasol som drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, gäller energiskattebefrielse för biogas. Från och med den 1 februari 2013 ges genom 7 kap. 3 c § LSE befrielse från 89 procent av energiskatten för biodrivmedel i bensen. För FAME (fettsyrametyler) som låginblandas i dieselbränsle ges från och med den 1 januari 2015 befrielse från 8 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle (se 7 kap. 3 d § LSE). För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensen respektive diesel tas energiskatt ut med de belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § tredje stycket LSE att befrielse ges från hela energiskatten och hela koldioxidskatten för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. Höginblandad Fame ges från och med den 1 januari 2015 befrielse med 44 procent av energiskatten för fossil diesel (se 7 kap. 3 a § första stycket 1 LSE). E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges 2015 full energiskattebefrielse enligt 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1. Förändringar av skattebefrielsens storlek för Fame och etanol föreslås i denna budgetproposition (se förslag till statens budget, finansplan m.m., avsnitt 6) samt i höständeringsbudgeten för 2015 (prop. 2015/16:2).

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § 1 lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnelbana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, gäller energiskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

Energiskattebefrielse för flygfotogen, flygbensin och andra bränslen än bensen vid yrkesmässig luftfart gäller enligt 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § 4 lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1. Flygbränsle som förbrukas i luftfartyg beskattas när luftfartyget används för privat ändamål.

Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 lagen (1994:1776) om skatt på energi, LSE, gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av full koldioxidskattesats.

Sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ges sjöfartsstöd, under vissa förutsättningar, till arbetsgivare genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag samt arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

3.3 Mål

Resultatredovisningen görs med utgångspunkt i transportområdets övergripande mål, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål, tillgänglighet, och ett hänsynsmål, säkerhet, miljö och hälsa. De två sistnämnda är jämbördiga och har konkretiserats i form av preciseringar (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).

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara 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.
- 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.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. 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. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

3.4 Resultatredovisning

3.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen har valt att använda följande indikatorer för att beskriva resultat inom det transportpolitiska området. Regeringen avser att fortsatt bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet.

Funktionsmål

Tillgänglighet

- Regional och internationell tillgänglighet.
- Reslängd per färdstätt.
- Färdlängd i 1 000-tals kilometer.
- Trängsel i väg- och järnvägssystemet.

Tillförlitlighet

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

Kvalitet

- Vagnätets kvalitet.
- Resenärers upplevelser av kvalitet.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

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.

3.4.2 Resultat

Funktionsmål – tillgänglighet

Medborgarnas resor

På flera områden har transportsystemet utvecklats positivt under 2014. Vid en jämförelse mellan 2014 och tidigare år upplever resenärerna att bekvämligheten och tryggheten i stort sett är oförändrad.

Under 2014 fanns det såväl positiva som negativa utvecklingstendenser. Trenden för tillförlitligheten och bekvämligheten är något positiv för alla trafikslag medan tryggheten för medborgarna som vistas i trafikmiljöer visar på en relativt konstant utveckling. Den samlade bedömningen är därför att tillståndet i stort sett är oförändrat. Omdömet från resenärer om information vid störning i väg- och järnväg är förhållandevis låg förutom hos flygresenärer som visar på ökad nöjdhet.

Näringslivets transporter

Väl fungerande godstransporter har stor betydelse för både att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet 2020 samt för att andelen kvalificerad industriproduktion i Sverige ska öka. Utvecklingen för näringslivets transporter har det senaste året haft positiva inslag, såsom färre bärighetsrestriktioner och en fortsatt minskning av totalstoppen i vägtrafiken. Efter några år med ökad punktlighet för godstågen sjönk den något under 2014. Både nationellt och i ett internationellt perspektiv har det av enkäter till godstransportköpare, godstransportörer och trafikhuvudmän för kollektivtrafik genomförda av Trafikverket framkommit att aktörerna upplever att transportsystemets kvalitet har försämrats jämfört med tidigare år, något som på sikt kan riskera att försvaga näringslivets konkurrenskraft. Den samlade bedömningen är därför att tillståndet för indikatorn inte förändrats på något avgörande sätt under perioden.

För att jämföra hur tillförlitligheten i det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder studeras Logistic Performance Index (LPI). Enligt LPI framträder en bild av svensk infrastruktur och dess handelsmöjligheter som relativt goda i åtminstone ett nordiskt

perspektiv, liksom i förhållande till flertalet av världens länder. Det svenska infrastruktursystemets kvalitetsbetyg har dock kontinuerligt sänkts de senaste åren.

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

Indikator: Regional och internationell tillgänglighet

Medborgarnas tillgänglighet till olika typer av service och kommunikationer har förbättrats i kommuner med stor befolkning, medan det omvända gäller på landsbygden. I ett inter-regionalt tillgänglighetsperspektiv har en tredjedel av Sveriges kommuner en god tillgänglighet, medan några kommuner inte uppfyller något av kriterierna för en acceptabel tillgänglighet. Tillgängligheten har endast förändrats marginellt över tid. För flygresor har såväl tillgängligheten som åtkomligheten minskat under perioden 2005–2014. Det gäller både inrikes- och Europa-trafiken. Åtkomligheten för Europatrafiken har dock förbättrats de senaste två åren. Sammanfattningsvis uppskattas förändringarna för denna indikator vara små.

Lokal och regional tillgänglighet

I ett lokalt och regionalt tillväxt- och konkurrensperspektiv är de viktigaste tillgänglighetsaspekterna de som berör tillgänglighet till arbetsmarknad, service och utbildning. I glesbygden har restiden till närmaste centralort inte förändrats under året. Alla resor företas inte med bil och alla har dessutom inte tillgång till bil.

För att kunna nå ett resmål kan kollektivtrafik vara ett alternativ. Ett nödvändigt krav för att kollektivtrafik ska vara ett realistiskt färdmedelsalternativ är att det finns en busshållplats alternativt en järnvägsstation inte allt för långt från startpunkten, i det här fallet representerat av bostaden. Cirka 73 procent av befolkningen bor inom 1 000 meter från en busshållplats som trafikeras av kollektivtrafik 2014. Ingen större förändring jämfört med tidigare år observeras på nationell nivå. Tillgängligheten är högst i storstäder, större städer samt dessas förorter. Andelen av en kommuns befolkning som bor i

närheten (5 kilometer) av en järnvägsstation uppvisar av naturliga skäl stora skillnader eftersom antalet järnvägsstationer är relativt begränsat. Det är heller inte alla kommuner som har en station inom sina gränser. För riket som helhet bor ungefär 68 procent inom 5 kilometer från en järnvägsstation. Inga större förändringar har skett jämfört med 2013.

Interregional tillgänglighet

För ungefär 200 av Sveriges kommuner är den interregionala tillgängligheten klassad som god när man analyserar varje enskilt tillgänglighetskriterium separat. När kraven sänks till acceptabel tillgänglighet adderas ett 50-tal av kommunerna. Resterande kommuner klassas, för något av de åtta tillgänglighetskriterierna, alltså som att de inte når upp till den lägre nivån på tillgänglighet.

Internationella resor

För tillgänglighetskriteriet ”Internationella resor” finns ett negativt avvikande mönster. För detta kriterium uppfylls kraven för god tillgänglighet endast av 133 kommuner 2014. Medan ytterligare 94 kommuner har acceptabel tillgänglighet är det 63 kommuner som inte har en acceptabel tillgänglighet för internationella resor.

Fri rörlighet och den inre marknaden

Den fria rörligheten och den inre marknaden förutsätter väl fungerande transporter över nationsgränserna. Transeuropeiska nätverk för transporter (TEN-T) är ett EU-initiativ för att stärka och länka samman transportsystemet i EU. TEN-T-nätverket med sina nio korridorer innebär att länderna ska koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. Sedan december 2013 finns ett nytt regelverk kring TEN-T som ställer tekniska krav på nätet. Arbetet inom respektive korridor leds av en av kommissionen utsedd koordinator.

Inom ramen för TEN-T finns möjlighet att via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) ansöka om medfinansiering för studier och byggande. Sverige har tidigare varit mycket framgångsrikt i att ta del av EU:s fonder vad gäller TEN-T och det är regeringens ambition

att verka för att Sverige även fortsatt ska ta del av EU-finansieringen. Den svenska respektive finska regeringen beslutade tidigare att stötta en ansökan om TEN-bidrag för sjömotorvägsprojektet Midway Alignment of the Bothnian Corridor. Projektet erhöll därefter medel ur TEN-T-programmet 2013. Projektet ska vara slutfört den sista december 2015. Projektet syftar till att göra en uppgradering av transportlänken Mo i Rana i Norge via Umeå och Vasa mot Moskva. I detta ingår bl. a. att förbättra förutsättningarna för en färjeförbindelse över Kvarken.

I september 2014 gjorde EU-kommissionen en utlysning för TEN-T omfattande cirka 12 miljarder euro, vilket är en stor del av utlysningen för programperioden fram till 2020. Utlysningen omfattar alla trafikslag. Utöver investeringsobjekt kan även vissa innovationsprojekt söka medel från CEF. Trafikverket bistår regeringen i arbetet med ansökningar och uppföljning av projekten.

Regeringen gav i februari 2015 sitt stöd till 56 ansökningar. EU-kommissionen har därefter lämnat ett förslag i vilket 26 projekt där svenska aktörer ingår beviljas bidrag. Bland projekten med svenska aktörer återfinns bland annat Norrbotniabanan, liksom flera projekt inom sjöfarten. Där finns även projekt om ITS (Intelligenta Transportsystem), flygledning och laddinfrastruktur för elfordon.

Medlemsländerna genom CEF:s transportkommitté har ställt sig bakom kommissionens förslag om fördelning av medlen och därefter fattas det formella beslutet av kommissionen efter samråd med europeiska parlamentet preliminärt i början av hösten 2015.

En utveckling av de transeuropeiska transportnätverken och att svenska aktörer tar tillvara möjligheterna att söka pengar ur CEF är viktigt för att uppnå regeringens mål om såväl ny industrialisering av Sverige som att Sverige ska uppnå EU:s lägsta arbetslöshet år 2020.

Nationell och internationell tillgänglighet och åtkomlighet med flyg

Sveriges flygplatser fyller en viktig funktion i transportsystemet genom snabba och effektiva person- och godstransporter som bidrar till en ökad tillgänglighet, arbetstillfällen och därmed tillväxt i hela landet. Transportstyrelsen

genomför årligen en rapport som mäter tillgänglighet och åtkomlighet med flyg. Tillgängligheten mäts i hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök med flyg. Åtkomlighet mäts i möjligheten att från den aktuella orten med flyg vistas över dagen på andra orter.

När det gäller flyg har såväl den inrikes tillgängligheten som åtkomligheten minskat något under 2014, vilket även var fallet under 2013. Stockholm hade både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Av de 33 flygplatsregionerna hade 5 en förbättrad inrikes åtkomlighet, 4 en oförändrad och 24 en försämrade sådan. När det gäller den inrikes tillgängligheten hade 7 flygplatsregioner en förbättrad, 7 en oförändrad och 19 en försämrade tillgänglighet. Antalet destinationer har också fortsatt att minska under 2014.

För Sverige som helhet har den internationella åtkomligheten förbättrats under 2014 jämfört med 2013. Den internationella tillgängligheten, dvs. möjligheten att ta sig till de svenska flygplatserna, minskade något. Generellt gäller alltså att det är lättare att nå ut från Sverige till Europa än att ta sig hit för en endagsförrättning, vilket även var trenden under 2013.

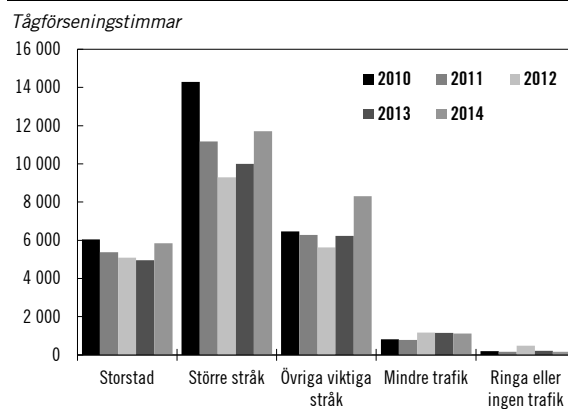
Det statliga driftbidraget till icke statliga regionala flygplatser har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten till dessa flygplatser. Regeringen har beaktat dessa flygplatsers förutsättningar i arbete med anpassning till Europeiska kommissionens nya riktlinjer för offentligt stöd till flygplatser och flygbolag.

Förseningar i järnvägstrafiken

För att förstå den regionala tillgängligheten till exempelvis arbetsmarknader är det viktigt att se till hur stora förseningar ett län har när det gäller persontrafiken. Ur ett resenärsperspektiv påverkas resenärerna i norrlandsläna förhållandevis hårt av tågförseningar, både räknat som andel av försenade tåg och som förlorade personminuter. Upplands län och Södermanlands län påverkas också mycket, räknat som förlorade personminuter, till följd av det mycket stora antalet resenärer i dessa län. Störningar som inträffar i storstadsregionerna risker även att få stora spridningseffekter i övriga järnvägsnätet med förseningar som följd.

Jämfört med 2013 ökade antalet tågförseningstimmar på grund av fel i tåganläggningen med cirka 19 procent. Av den totala mängden tågförseningstimmar beror 26 procent på fel i anläggningen. Ökningen har skett på storstadsstråk, större stråk och övriga viktiga stråk, medan de resterande bantyperna har färre förseningstimmar för 2014. De fem delar av järnvägsanläggningen som orsakade flest tågförseningstimmar under 2014 var kontaktledningar, spår, spårväxlar, signalställverk och positioneringssystem. Dessa stod tillsammans för cirka 65 procent av förseningstimmarerna.

Diagram 3.1 Tågförseningstimmar orsakade av fel i järnvägsanläggningen 2010–2014 uppdelade på bantyp



Källa: Trafikverket.

Tillgänglighet för biltrafik inom och mellan regioner

Förändringar i tillgängligheten för biltrafik inom och mellan regioner bedöms efter förändrad restid till centralort, regionalt centrum och storstad. I glesbygden har restiden till närmaste centralort inte förändrats under året, räknat i antal personer med mer än en halvtimmes restid och som fått en restidsförändring på minst en och en halv minut. Däremot har tillgängligheten till regionala centrum minskat under året, förändringarna beror till stor del på nya hastighetsgränser. Tillgänglighetsförändringen beror på att fler personer har fått sänkta hastighetsgränser på vägen till sitt regionala centrum än de som fått höjda. Restider till storstad har inte förändrats, räknat i antal personer med mer än en timmes restid och som fått en restidsförändring på minst fyra minuter.

Tillgänglighet till kollektivtrafik inom och mellan regioner

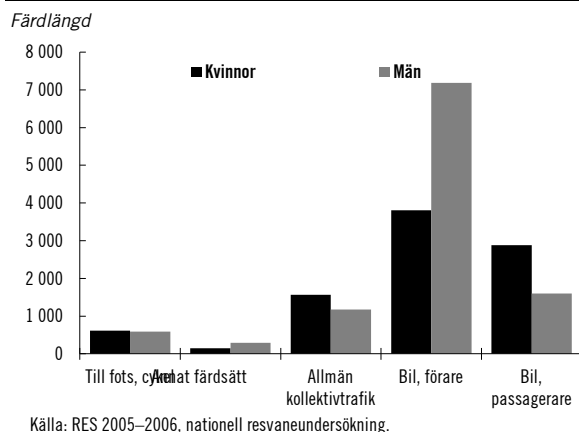
För att säkerställa tillfredsställande grundläggande tillgänglighet i kollektivtrafiken mellan regioner tecknar Trafikverket avtal om kompletterande trafik, bedömt utifrån åtta kriterier: tillgänglighet till respektive från Stockholm, internationella resor, storstäder, region- och universitetssjukhus, universitets- och högskoleorter, andra större orter samt besöksnäring. Under 2014 (jämfört med 2013) gav Trafikverkets avtal förbättrad tillgänglighet för 79 (88) kommuner. Utan avtalen skulle 9 (13) kommuner ha haft en oacceptabel tillgänglighet, vilket kunde minskas till fyra. Även i dessa kommuner innebär insatserna förbättringar, dock utan att vi når ända upp till nivån god/acceptabel tillgänglighet.

Indikator: Reslängd per färdstätt

Mäns och kvinnors resmönster

I de nationella resvaneundersökningarna RES 2005–2006 och RVU Sverige 2011–2014 har mäns och kvinnors regionala resande mätts under en period. Dessa visar att mäns resande är nästan 25 procent längre än kvinnornas. Under den senare perioden har inga statistiskt tydliga förändringar skett jämfört med 2005–2006.

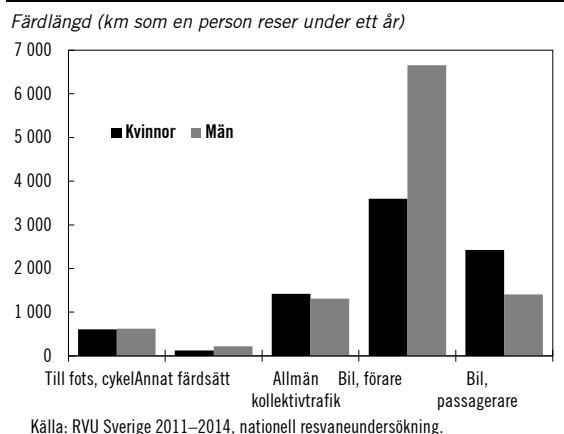
Diagram 3.2 Färdstätt kvinnor och män 2005–2006



Av diagrammet ovan framgår att män kör bil regionalt ungefär 85 procent längre än vad kvinnor gör, men reser med bil som passagerare regionalt drygt 40 procent mindre än kvinnor. Under 2005–2006 reste män signifikant mindre med regional kollektivtrafik än kvinnor. Men

skillnaden har dock minskat med ungefär 10 procent under åren 2011–2014 och det finns inte längre en signifikant skillnad mellan mäns och kvinnors resande med regional kollektivtrafik. För resande till fots eller med cykel är det små skillnader mellan kön, men de färdstätt tillsammans med kollektivtrafik utgör dock en större andel av kvinnors resande eftersom de reser totalt kortare sträckor än män.

Diagram 3.3 Färdstätt kvinnor och män 2011–2014



Män har också en något längre total restid per person, ungefär tre procent, för sina regionala resor än vad kvinnor har, vilket kan jämföras med att de reser nästan 30 procent längre regionalt. När det gäller inrikes interregionala resor är mäns totala restid per capita ungefär 34 procent högre än kvinnors, vilket ungefär svarar mot den relativa skillnaden i total ressträcka som var ungefär 40 procent mer för männen än för kvinnorna. Det har inte skett några tydliga förändringar sedan 2005–2006.

Indikator: Färdlängd i 1 000-tals kilometer

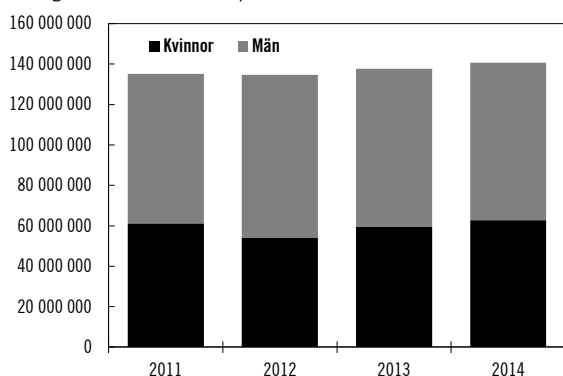
Skillnaderna mellan mäns och kvinnors beteenden i transportsystemet syns inte bara i resmönstren utan även i innehavet och bruket av fordon. Majoriteten av personbilarna ägs av män och detta är inte något som tycks förändras i snabb takt. År 2005 ägdes knappt 34 procent av de privatägda bilarna i trafik av kvinnor. Den andelen har vuxit med en procentenhet till knappt 35 procent 2014.

De personbilar som ägs av kvinnor har något kortare årlig körsträcka än männens, se diagram nedan. Skillnaden har dock minskat något den senaste tioårsperioden, både absolut och relativt, så att personbilar ägda av kvinnor under 2014 i

genomsnitt hade fem procent kortare körsträcka än de som ägdes av män. Motsvarande andel för 2005 var sju procent.

Diagram 3.4 Total reslängd kvinnor och män över tid

Färdlängd tusentals kilometer per år



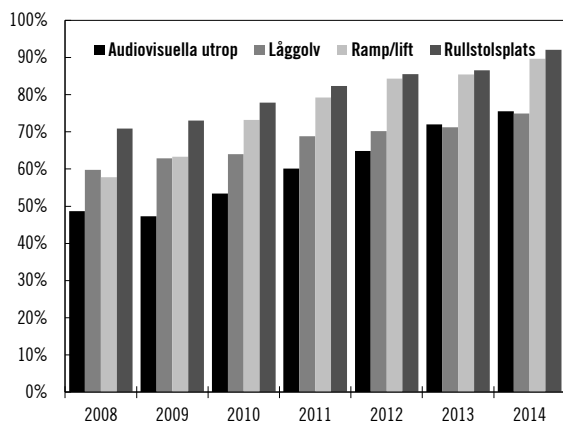
Källa: RVU, nationell resvaneundersökning.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Under de senaste åren, har en positiv trend uppvisats där skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat. Den positiva trenden har fortsatt även 2014. Trafikverket fortsatte under 2014 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Totalt sedan 2008 har 66 av 150 utpekade stationer (44 procent) och 750 av cirka 2 000 utpekade busshållplatser (38 procent) åtgärdats. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren.

Diagram 3.5 Andel av samtliga kollektivtrafikfordon med vissa tillgänglighetsanpassningar

Andel



Källa: Svensk kollektivtrafik 2014, Trafikanalys 2014.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

Barns färd sätt har förändrats till mer bilåkande, vilket tyder på att barn i mindre utsträckning använder transportsystemet själva. Detta är inget nytt. Under de senaste trettio åren har barns rörelsefrihet i transportsystemet minskat. Föräldrarna tillåter barnen i allt mindre grad att själva röra sig i närmiljön jämfört med tidigare föräldragenerationer. Det omfattar resor till och från skolan samt resor för vardagliga fritidsaktiviteter, ärenden och besök hos vänner.

Det vanligaste färd sättet vid resor till skolan för barn i åldrarna 6 till 12 år 2013–2014 är med bil, 35 procent, jämfört med 32 procent som går till skolan. Som en jämförelse kan nämnas att motsvarande siffror för 2005–2006 var 40 procent gående och 28 procent som åkte bil.

Skillnaderna kan bero på förändrade attityder hos föräldrarna och det fria skolvalet, men det kan också bero på sämre förutsättningar för barn att själva använda transportsystemet.

Barn över 13 år åker till största delen med allmän kollektivtrafik till skolan. Det är ytterst få barn som, efter den genomförda hastighetsjusteringen, behöver vistas vid buss- eller taxi-hållplatser på vägar med en hastighetsbegränsning på 90 km/h eller högre. Antalet hållplatsfickor och väderskydd har blivit fler med åren samtidigt som andelen barn som behöver göra ett buss- eller taxibyte har ökat. Vid en genomgång av de regionala trafikförsörjningsprogrammen visar det sig att mindre än hälften (7 av 20) har formulerat mål eller delmål som uttryckligen behandlar barns möjligheter att använda kollektivtrafiken eller vistas i dess närmiljö.

Under 2014 omkom 14 barn i vägtrafiken. Av de omkomna barnen var 11 pojkar och 3 flickor. Med barn avses här alla som inte fyllt 18 år. Det är det näst lägsta antalet omkomna barn sedan statistik började föras på 1930-talet. Under 2013 omkom 11 barn. Under den senaste tioårsperioden har antalet omkomna barn i vägtrafiken halverats. Förklaringen till detta är enligt Trafikverket lägre hastigheter på vägar, säkrare fordon samt att arbetet med säkerhetshöjande åtgärder fortgår.

Bland barn mellan 7 och 14 år som skadas svårt i trafiken är de flesta gående, följt av personbilspassagerare. Av de svårt skadade var 137 pojkar och 106 flickor. Barn i 15–17 årsåldern skadas i stället svårt vid mopedåkning.

Kraven på körkort respektive förarbevis för att köra moped från 15 år kan sägas ha minskat barns möjligheter att köra moped samtidigt som de troligen kör säkrare än tidigare. Trafikverket arbetar med att minska riskerna vid körning med moped och motorcykel, exempelvis genom ökad och rätt hjälmanvändning, säkrare vägar och gator samt genom att minska incitamenten till trimning.

I syfte att underlätta barns cyklande infördes också nya trafikregler under 2014 som innebär att det är tillåtet för barn till och med det år de fyller 8 år att även cykla på gångbanor där cykelväg saknas.

Inga barn har omkommit eller skadats allvarligt inom vare sig sjöfarten eller luftfarten under 2014 medan det inom bantrafiken omkom fem barn varav fyra dödsfall rubricerades som självmord.

Slutsatsen är att åtgärder för att barns möjligheter att använda transportsystemet ska öka görs, framför allt inom vägtrafiken där de flesta olyckor sker. Samtidigt finns det förbättringspotential när det gäller barns möjligheter att använda den allmänna kollektivtrafiken.

Regeringens bedömning är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet har sedan 2004 ökat med över två procentenheter. Mest betydande för utvecklingen har varit det stigande järnvägsresandet. I absoluta tal har transportarbetet för gång, cykel och moped minskat med fyra procent sedan 2009. Om man antar att användandet av olika färd sätt påverkas av hur goda förutsättningarna är för vart och ett av dessa, skulle statistiken kunna vara en indikation på att förutsättningarna för kollektivtrafikresande har förbättrats mer än förutsättningarna för gång och cykel.

Andelen av de kortväga resorna, kortare än 5 kilometer, som sker till fots, med cykel eller med buss ligger relativt konstant över tid, strax under 70 procent. Gång är det vanligaste färd sättet och utgör ungefär hälften av alla kortväga resor. Fortsatt är bilen ett välanvänt färd sätt för många. Med andra ord bör det finnas möjlighet för att

en ökad andel av resorna ska kunna ske med gång, cykel och kollektivtrafik framöver.

Under 2005–2006 reste män mindre med regional kollektivtrafik än kvinnor. Denna skillnad har minskat och det finns inte längre en signifikant skillnad mellan mäns och kvinnors resande med regional kollektivtrafik.

Män har en något längre total restid per person, ungefär 3 procent, för sina regionala resor än vad kvinnor har. Fördelat på reseärenden är skillnaden i total restid större. Skillnader mellan mäns och kvinnors restid för olika typer av ärenden speglar att det fortfarande finns tydliga könsmissiga skillnader, att män förvärsarbetar i större utsträckning och kvinnor tar ett större ansvar för hushålls- och omsorgs arbetet.

I Göteborg, Malmö och Stockholm har den lokala och regionala kollektivtrafiken i några väsentliga avseenden nått kapacitetstaket. Det är trångt både vad gäller infrastrukturen och ombord på fordon under rusningstrafik.

Under 2014 har Trafikanalys slutrapporterat regeringsuppdraget att utvärdera effekterna av den öppnade marknaden för långväga persontrafik på järnväg samt den nya lagen om kollektivtrafik (dnr 2011/03859/MRT). Båda reformerna syftade till att gagna resenärerna genom ökad marknad dynamik, ett diversifierat utbud samt lägre priser, vilket förväntades resultera i en ökad andel resande med kollektivtrafik. Effekterna har varit blandade.

Det totala antalet utbudskilometer i den samhällsfinansierade lokala och regionala kollektivtrafiken har ökat med 2 procent mellan 2012 och 2013. Under perioden 2004–2013 har utbudet ökat med 20 procent och resandet med 27 procent, medan de totala kostnaderna har ökat betydligt mer. Resenärerna har delvis betalat denna kostnadsökning med högre priser. Även den offentliga ersättningen har ökat.

En av förväntningarna på reformerna var att de skulle leda till större innovationsgrad då samhällsbetald trafik fick potentiell konkurrens av kommersiell trafik. Utvärderingen visar att det nu finns ett betydande kommersiellt inslag i den interregionala trafiken, särskilt på järnväg där 37 procent av trafiken utförs helt utan subventioner. Ett par nya operatörer har kommit till efter reformerna, dessa har 1,5 procent av det utbud som planeras i tågplanen för 2015. I den regionala kollektivtrafiken körs 2,9 procent på rent kommersiella grunder. Nya kommersiella

aktörer konkurrerar med en kraftigt subventionerad regional kollektivtrafik.

Även på marknaden för regional kollektivtrafik finns inträdeshinder som rör till exempel konkurrensvillkoren vid trafikering, tillgång till samordnade betal- och biljettsystem, och tillgång till bytespunkter. För att undersöka om det bör bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor genomfördes 2014 en intern utredning på Regeringskansliet (Näringsdepartementet), som resulterade i en rad förslag på ökad öppenhet och rapporteringskyldigheter (dnr N2014/02167/TE).

Under 2014 har 1 075 miljoner kronor utbetalades som statlig medfinansiering för åtgärder som höjer säkerhet, attraktivitet och tillgänglighet i lokal och regional kollektivtrafik, främst till kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Bland åtgärderna kan nämnas busshållplatser, resecentrum, gång- samt cykelvägar, spårfordon, kollektivtrafikanläggningar och ombyggnader av kajanläggningar.

Ur en internationell synvinkel ligger Sverige kring ett europeiskt genomsnitt när det gäller cykeltrafikens andel av det totala antalet huvudresor. I Sverige ligger andelen stabilt kring ca 9 procent och har inte förändrats nämnvärt jämfört med de senaste resvaneundersökningarna. Däremot har den genomsnittliga cykelresan blivit något längre under senare år.

Av den totala reslängden mätt i personkilometer utgjorde cyklingen 1,4 procent eller 192 kilometer per person och år under 2014. Cykelns andel av totalt resande förväntas minska som en konsekvens av framförallt regionförstoring.

För resande till fots eller med cykel är det små skillnader mellan könen.

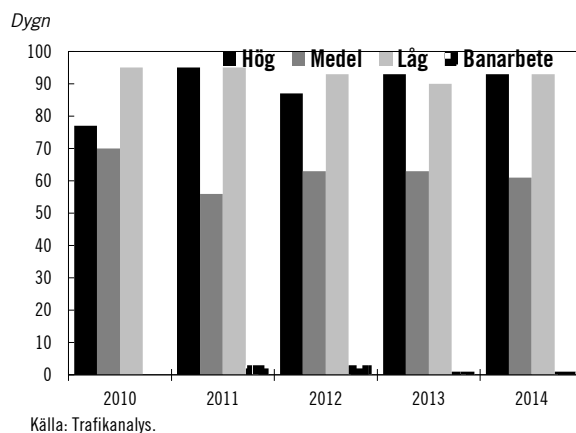
Trafikverket har under 2014 byggt 183,3 kilometer nya gång- och cykelvägar vilket är en fyrdubbling mot 2013. Under 2014 färdigställdes 12 planskilda korsningar för gång- och cykel vilket är en minskning mot tidigare år.

Trafikverket fortsätter arbetet med handlingsplanen till den cykelstrategi som redovisats till regeringen. Detta har bl.a. resulterat i att cykelvägnätet längs det statliga vägnätet har börjat införas i den nationella vägdatabasen (NVDB), och en översyn av drift- och underhållsstandard för cykelbanor har påbörjats.

Indikator: Trängsel i väg- och järnvägssystemet

Trängsel uppstår tidvis såväl på vägarna som på järnvägsspåren. För järnvägssystemet indikeras trängsel av hur stor andel av tiden en del av systemet, en så kallad linjedel, är belagd med tåg. Högt kapacitetsutnyttjande innebär att störningskänsligheten är stor, medelhastigheten är låg och det är mycket svårt att hitta tid för underhåll. Redan vid medelhögt kapacitetsutnyttjande är trafiken störningskänslig och det är svårt att finna utrymme för underhåll. Både persontrafik och godstrafik utnyttjar kapaciteten och påverkas när högt och medelhögt kapacitetsutnyttjande leder till ökad störningskänslighet, särskilt i större stråk, storstadsstråk och övriga viktiga stråk. Under 2014 var kapacitetsutnyttjandet högt eller medelhögt på 154 av totalt 248 linjedelar under maxperioden (den mest belastade tvåtimmarsperioden på dygnet). Det är en liten förbättring jämfört med 2013 men en försämring jämfört med 2011 och 2012. Kapacitetsutnyttjandet är högst i storstadsnätet och längs de större stråken.

Diagram 3.6 Antal linjedelar med grad av konsumerad kapacitet 2010–2014, max 2 timmar



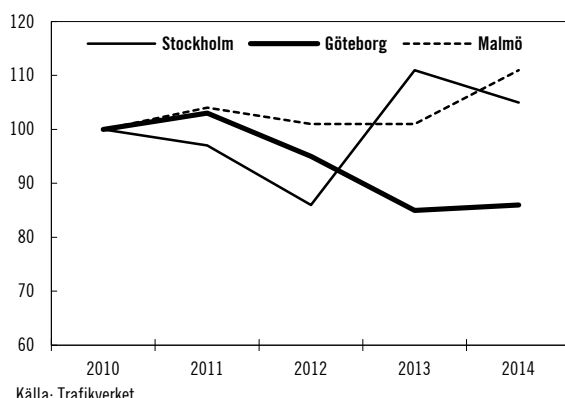
Medelhastigheten i vägtransportssystemet ökade något under 2014 jämfört med 2013. Trenden har varit oförändrad eller något ökande medelhastighet sedan 2010. Dessförinnan minskande medelhastighet under många år. För vintermånaderna varierar medelhastigheten mycket ett år till ett annat.

Trängselindex mäts för Stockholm, Göteborg och Malmö. I Stockholm kan man se relativt stora variationer i trängseln över tid men trenden är att trängseln ökar. Från 2013 till 2014 uppmättes något minskad trängsel i Stockholm vilket kan förklaras av att nya leder öppnats för

trafik. I Malmö har trängseln varit relativt oförändrad över flera år och i Göteborg har den minskat efter införandet av trängselskatt. I Malmö ökade trängseln under 2014, något som vägarbeten bidrog till. I Göteborg kan en mindre ökning skönjas under 2014.

Diagram 3.7 Trängselindex, restid på väg i högtrafik på det statliga vägnätet, 2010–2014 Index 2010=100

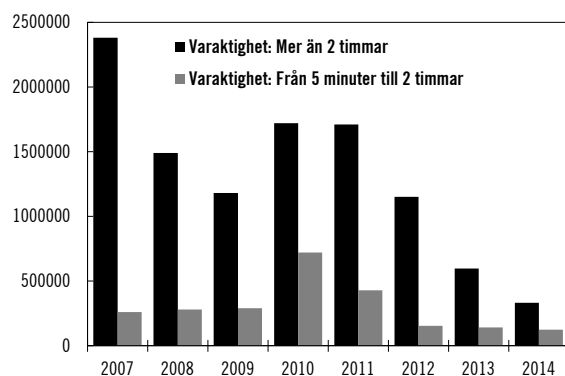
Antal linjedelar



Ett annat sätt att beskriva störningar i vägtransportssystemet är att utgå från kännbarheten, dvs. varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Kännbarheten har minskat kontinuerligt sedan 2010 och fortsatte att minska från knappt 739 000 persontimmar 2013 till knappt 459 000 persontimmar 2014. Kännbarheten för lastbilstrafiken av totalstopp på det statliga vägnätet minskade också märkbart från 51 800 fordonstimmar 2013 till 28 300 fordonstimmar 2014.

Diagram 3.8 Kännbarhet på det statliga vägnätet

Fordonstimmar



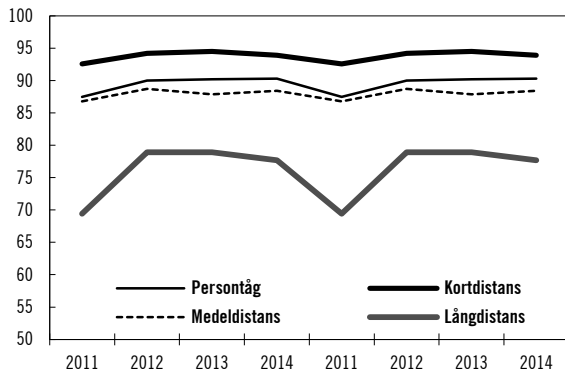
Sammantagen bedömning enligt åtta tillgänglighetskriterier

Sammantaget är det 88 av Sveriges 290 kommuner som har en god tillgänglighet enligt alla åtta tillgänglighetskriterierna. Det är en ökning från 85 kommuner 2013. Det är 16 kommuner som inte når upp till de krav som ställs för en god tillgänglighet i något av kriterierna under 2014. Det är en förbättring från 18 stycken 2013. Antalet kommuner som inte klarade kraven på acceptabel tillgänglighet i något av de åtta kriterierna var fyra stycken både 2013 och 2014. Medan Arjeplogs kommun förbättrade sin tillgänglighet enligt ett kriterium sjönk tillgängligheten i Strömsunds kommun ned under acceptabel nivå i alla åtta kriterier och sällade sig därmed till Sorsele kommun, Jokkmokks kommun och Övertorneå kommun. Det är 197 kommuner som uppfyller alla åtta kriterierna för acceptabel tillgänglighet, en förbättring från 2013 då antalet kommuner var 188.

Funktionsmål – tillförlitlighet

Indikator: Förseningar och inställda avgångar i kollektivtrafiken

Persontågens punktlighet har varit relativt stabil de senaste fyra åren. Tåg som kommer mer än fem minuter för sent till slutdestinationen, samt tåg som ställs in samma dag eller dagen före avgång räknas som försenade. Under 2013 kom 90,2 procent av tågen i tid enligt denna definition. För 2014 var punktligheten marginellt bättre med 90,3 procent av tågen i tid. Kortdistans-tågen har bäst punktlighet. Av dem kom 93,9 procent i tid 2014. Persontåg på långa distanser har sämst punktlighet. Av dem kom 77,7 procent i tid. Förseningarna är större i glesbygds-kommunerna där främst långdistanstågen passerar. Detta mönster är detsamma som tidigare år.

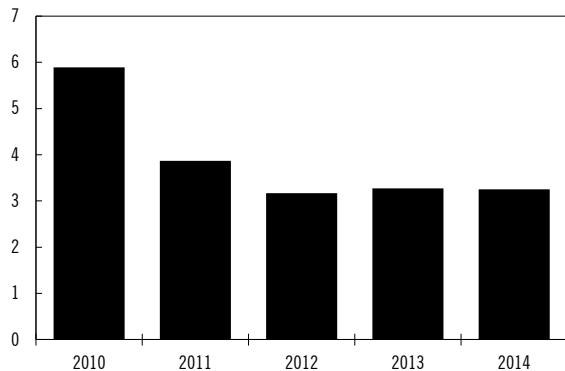
Diagram 3.9 Punktlighet persontågPunktlighet persontåg¹¹ Rätt tid plus 5 minuter gäller för alla tåg, inklusive inställda avgångar.

Källa: Trafikverket.

Den totala förseningstiden för tågresenärer 2014 var 3,25 miljoner persontimmar, det är marginellt lägre än 2013 då förseningstiden uppgick till 3,27 miljoner persontimmar.

Diagram 3.10 Total förseningstid för tågresenärer, miljoner persontimmar

Miljoner persontimmar



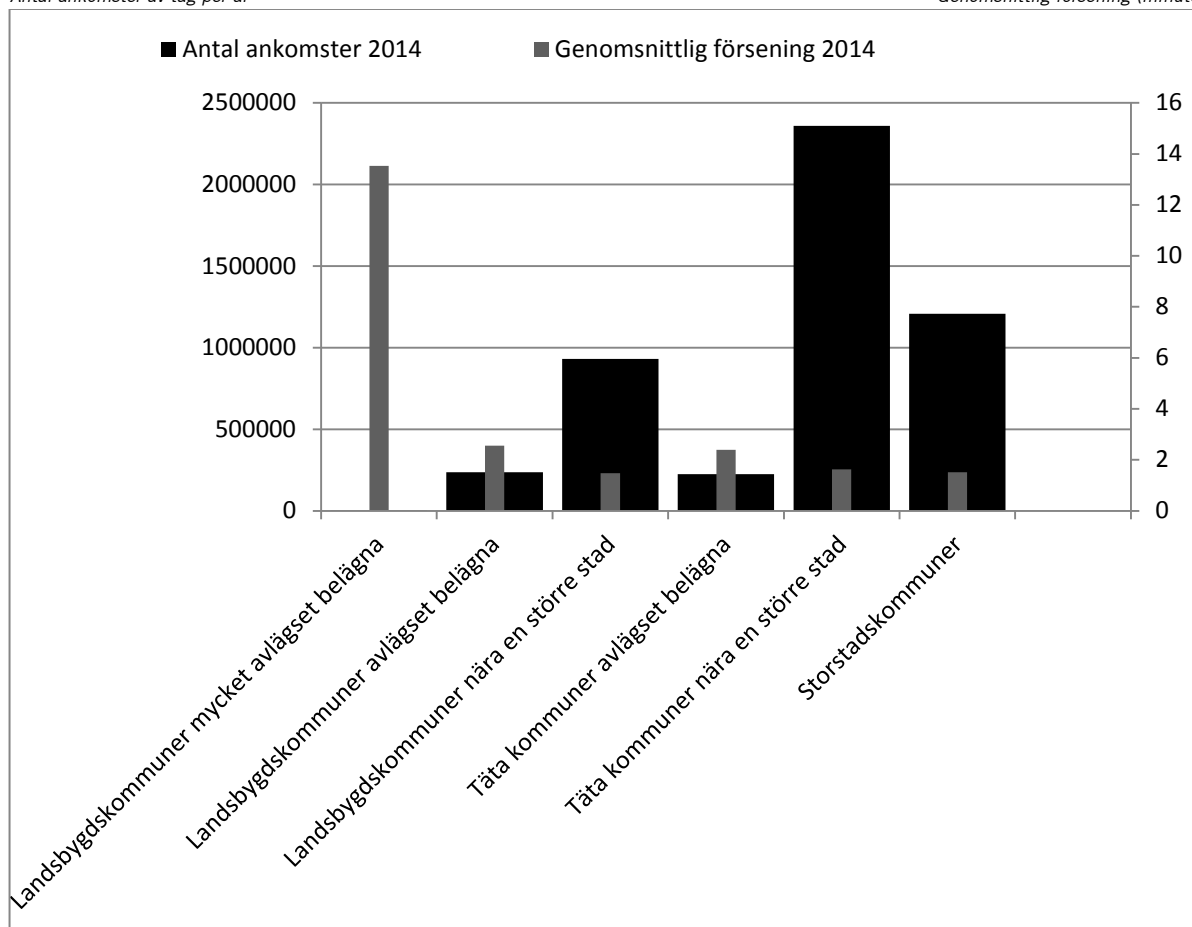
Källa: Trafikanalys.

Totalt ankommer närmare 5 miljoner tåg svenska stationer. Flest ankomster sker till de större städerna. Genomsnittlig försening per ankomst är störst i turism- och besöksnäringkommuner, samt i kommuner i en glesbefolkade regioner. En förklaring till sämre tidhållning för exempelvis glesbygdskommuner kan vara att dessa oftare trafikeras av fjärr- och snabbtåg som har en sämre punktlighet än övriga tågsorter. Under 2014 ökade förseningstiden märkbart i kommungruppen mycket avlägset belägna landsbygdskommuner medan genomsnittlig förseningstid var relativt oförändrad eller marginellt försämrade i övriga kommungrupper och i riket som helhet.

Diagram 3.11 Antal ankomster per station och SKL-indelning samt genomsnittlig försening

Antal ankomster av tåg per år

Genomsnittlig försening (minuter)

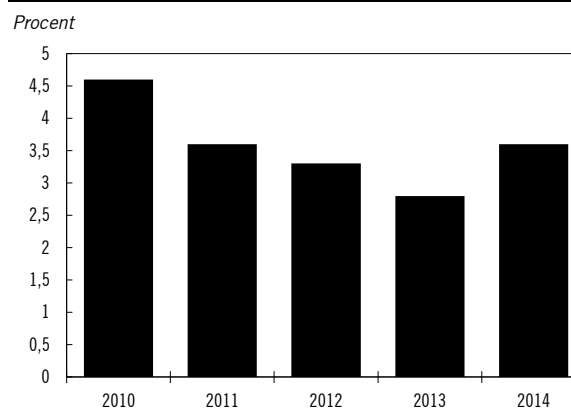


Källa: Trafikanalys databas över förseningar i persongodstrafiken. Jämfört med redovisningen i budgetpropositionen för 2015 har kommunindelningen förändrats.

Indikator: Inställda persontåg

I ankomstpunktligheten för persontåg ingår även de tåg som ställts in samma dag eller dagen före planerad avgångstid. Att tågen ställts in kan bero på flera orsaker, bl.a. på att det har blivit något fel på tåget eller på någon vagn och att tåget därför har tagits ur trafik. Andra orsaker kan vara att tåget har varit med i en olycka eller att det har blivit stopp på sträckan och resenärerna har fått resa vidare med ett annat tåg eller med buss.

Om ett årsgenomsnitt beräknas har andelen inställda avgångar successivt sjunkit under de senaste fyra åren. Under 2014 ökade andelen åter något.

Diagram 3.12 Andel inställda avgångar persontåg 2010–2014

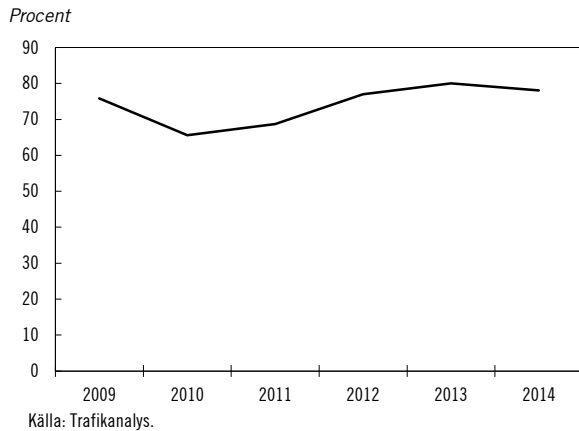
Källa: Trafikanalys.

Förseningar i godstrafiken

Punktligheten för godstågen sjönk något under 2014 jämfört med 2013 till drygt 78 procent. Godstrafikens punktlighet påverkades i viss mån negativt av vissa banarbeten och upprustningar av infrastrukturen, vilka innebar långvariga

hastighetsnedsättningar för tågen. Sett över en längre tidsperiod, särskilt jämfört med 2010 och 2011 har punktligheten dock förbättrats.

Diagram 3.13 Förseningar i godstrafiken



En översiktlig bild av tillförlitligheten i sjöfarten på svenskt vatten redovisas med ett antal mått som t.ex. fartyg som behövt assistans eller bogsering. Antal fartyg som under vintern 2013/14 hade behov av assistans eller bogsering minskade jämfört med året innan. Under säsongen behövde 423 fartyg assistans och 11 bogserades jämfört med året innan då 1 680 fick assistans och 57 blev bogserade. Den genomsnittliga väntetiden för assistans minskade. Sjöfartsverkets mål att i 90 procent av fallen kunna erbjuda lotshjälp inom fem timmar, uppnåddes med marginal då det skedde i 99,1 procent av fallen.

Funktionsmål – kvalitet

Indikator: Vägnätets kvalitet

Att vägytan är jämn och hel är viktigt för såväl trafikanter som transporter. Vägytan är också normalt den del av vägen där förslitningen är mest påtaglig. För att beskriva vägnätets kvalitet har Trafikverket tagit fram en underhållsstandard för tillståndet på belagda vägar som är uttryckt i tillståndsmåtten IRI (International Roughness Index), spårdjup och kantdjup.

Andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har minskat över tid till 5,6 procent 2014. Den genomsnittliga avvikelsen för hela det statliga vägnätet vad gäller ojämnheter respektive spårighet är knappt 3 procent vardera. Landsbygds kommunernas vägnät avviker från

underhållsstandard framför allt när det gäller ojämnheter, medan tätortskommunerna har större avvikelser när det gäller spårighet vilket förklaras av ett stort slitage på vägtypen pendlingsvägar.

Indikator: Järnvägsnätets kvalitet

Någon direkt parallell mätning av järnvägsnätets avvikelse från underhållsstandard så som för vägnätet finns inte. Trafikverket nämner i årsredovisningen för 2014 att det är många parametrar som tillsammans beskriver järnvägsanläggningens tillstånd, och att det ständigt pågår en utveckling av dessa parametrar för att kunna göra en sådan helhetsbedömning av anläggningen.

En viktig del vid kontroller av spårplanläggningen är det relativa spårsläget, vilket utförs för att kontrollera spårets ojämnheter och läge i förhållande till det ideala relativa läget. Från och med 2014 gäller en ny föreskrift om krav på spårsläget vid byggande och underhåll av järnväg. Vid mätningar av relativa spårslägen upptäcks varje år ett stort antal avvikelser från uppsatta kravnivåer. Exempelvis rapporterades 1 377 akuta urspårningsfarliga fel under 2014, dvs. fel som kräver att omedelbara åtgärder sätts in. I avvaktan på åtgärder kan trafiken antingen stoppas eller så framförs tågen med nedsatt hastighet. Mindre spårslägesfel kan resultera i komfortstörningar för passagerarna. Ett dåligt spårsläget medför dessutom alltid risk för stora spårbelastningar, vilket accelererar nedbrytningen av spåret.

Totala antalet anmälda fel per spårkilometer, vilket är en sammantagen helhetsbedömning av anläggningens tillstånd, tenderar att öka över tiden på alla bantyper utom banor med ringa eller ingen trafik. Antal rapporterade fel är störst på storstadsnätet. Ökningen kan till viss del förklaras av att ändringar i rapporteringsrutinen har medfört en ökad noggrannhet vid inrapporteringen av felen. Trots att antalet rapporterade fel tenderar att öka över tid och att många spårslägesfel klassas som akuta så har det inte lett till att antalet olyckshändelser och urspårningar vid tågrörelser över tid har ökat. Utvecklingen de senaste åren har varit relativt stabil.

Indikator: Resenärers upplevelser av kvalitet

Ungefär två tredjedelar av tågresenärerna uppger att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen som ges i väntsalar, på perronger eller ombord på tågen vid normala förhållanden. Nöjdheten sjunker vid stort läge, då fyra av tio är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen. Vid ett stort driftläge är ungefär 30 procent av tågresenärerna missnöjda eller mycket missnöjda. Inga större förändringar har skett jämfört med föregående år.

Det genomförs mätningar i form av kundnöjdhet av den trafikinformation som resenärerna ges av Trafikverket i samband med att en störning inträffar på järnväg respektive väg. Informationen ska bidra till att resenären kan fatta beslut om sin fortsatta resa. Kundnöjdheten var 2013 i genomsnitt 57 procent för järnvägen. Kundnöjdheten rörande Trafikverkets trafikinformation för väg, liksom vid vägarbeten låg strax över 60 procent 2013. Eftersom denna undersökning endast genomförs vart annat år finns inga nya uppgifter att tillgå för 2014.

Swedavia AB mäter kontinuerligt kundnöjdheten hos avresande resenärer på de statliga flygplatserna. En mätning gentemot resenärerna bedöms spegla helhetsupplevelsen av flygplatsernas funktion. Detta inkluderar till exempel upplevd servicenivå och tider vid incheckning, säkerhetskontroll och transfer samt informationstjänster, hantering av eventuella förseningar samt utbud och tillgång till affärer, restauranger och parkering etc. Utfallet för åren 2010, 2011 och 2012 blev 68 procent nöjda resenärer. Kundnöjdheten har därefter ökat de två senaste åren vilket resulterade i ett Nöjd Kund Index (NKI) på 75 för 2014.

Majoriteten av flygplatserna bidrar till uppgången genom en positiv kundnöjdhetsutveckling. Den största förändringen har skett på Luleå flygplats där nöjdheten ökade med 21 procent. Även på Umeå flygplats och Kiruna flygplats skedde stora positiva förändringar med 10 procent vardera. På Malmö flygplats sjönk kundnöjdheten med 5 procent. Skillnaden i nöjdhet mellan affärs- och privatresenärer är fortsatt stor på Swedavia AB:s flygplatser, med en högre nöjdhet bland privatresande än bland affärsresande.

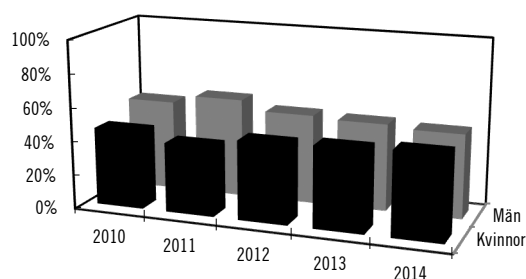
Ett jämställt samhälle

Jämställdhet ska genomsyra transportpolitiken. Regeringen redovisar, med ett undantag, i denna budgetproposition uppgifter avseende kvinnor och män under respektive avsnitt i stället för under ett särskilt område. Undantaget är representationen i styrelser och ledningsgrupper som följer här.

Representationen i transportmyndigheternas styrelser, se diagram nedan, var under 2014 i genomsnitt 49 procent kvinnor och 51 procent män. I Trafikverkets styrelse ingår lika många kvinnor som män medan Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens styrelser har en majoritet kvinnor, 56 procent respektive 63 procent kvinnor. I Luftfartsverkets styrelse är däremot 60 procent män. Trafikanalys har 67 procent män i sitt vetenskapliga råd. Om även Verket för innovationssystem, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Swedavia AB och Jernhusen AB tas med blir genomsnittet 49 procent kvinnor och 51 procent män i styrelserna.

Diagram 3.14 Andel kvinnor och män i styrelser för vissa myndigheter och statligt ägda bolag inom transportområdet

Andel kvinnor och män

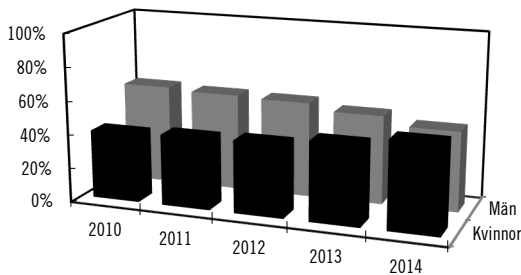


Källa: Trafikanalys.

Representationen i transportmyndigheternas ledningsgrupper består i genomsnitt av 54 procent kvinnor och 46 procent män. Under 2013 var siffrorna omvända, då var det 54 procent män och 46 procent kvinnor i transportmyndigheternas ledningsgrupper. För att räknas som en jämställd representation krävs att fördelningen ligger mellan 40 och 60 procent.

Diagram 3.15 Andel kvinnor och män i ledningsgrupper för vissa myndigheter och statligt ägda bolag inom transportområdet

Andel kvinnor och män



Källa: Trafikanalys.

Utformningen av transportsystemet beror i stor utsträckning på beslut som fattas på regional och lokal nivå. Därför redovisar Trafikanalys i sin rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen (2015:7) även hur representationen ser ut för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kommunala nämnder, styrelser och förvaltningar kopplade till transportsektorn. I den politiska ledningen i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är 36 procent kvinnor och 64 procent män, medan de högre cheferna i motsvarande organisationer består av 38 procent kvinnor och 62 procent män. Andelen kvinnor som är högre chefer har dock ökat från 29 procent sedan förra året.

Motsvarande genomgång för de politiska ledningarna i de kommunala nämnderna, styrelserna och förvaltningarna inom transportområdet visar att andelen kvinnor och män är 32 respektive 68 procent i de politiska ledningarna och 40 procent kvinnor och 60 procent män i förvaltningsledningarna.

Slutsatsen är att representationen av kvinnor och män i styrelser och ledningsgrupper på statlig nivå, numerärt sett, är god men att representationen av kvinnor och män på regional och kommunal nivå bör bli mer jämställd som en del i att uppnå ett jämställt transportsystem och därigenom ett jämställt samhälle.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Trafiksäkerhet

Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete förutsätter en god helhetssyn vad gäller säkerhetsarbetet inom de olika trafikslagen. Syftet med de åtgärder som

vidtas är att i linje med nollvisionen rädda liv och förhindra att människor blir allvarligt skadade i transportsystemet.

En viktig förutsättning för att kunna vidta relevanta åtgärder på området är att få in korrekta och jämförbara olycksdata från olyckor och undersökningar av dessa. Utredningen om översyn av bestämmelserna om undersökning av olyckor (dir. 2013:65) har lämnat delbetänkandet Olycksregister och djupstudier på transportområdet (SOU 2014:24) samt slutbetänkandet Nya bestämmelser om säkerhetsutredning av olyckor (SOU 2014:82). Betänkandena som innehåller förslag om en mer enhetlig och effektiv reglering av undersökningar av olyckor, samt register över sådana händelser, har remitterats och beredningen av förslagen fortsätter inom Regeringskansliet. Syftet med utredningens förslag är att arbetet med olycksregister och de olycksutredningar som sker ska ge ett bra underlag för det fortsatta säkerhetsarbetet. Bland annat föreslår utredningen när det gäller vägtrafikolycksregistret Strada att åtgärder vidtas för att förbättra kvaliteten i rapporteringen från akutsjukhusen.

Inom flera av trafikslagen visar utvecklingen att målpreciseringarna för trafiksäkerhet kan behöva ses över. När det gäller vägtrafiken är utvecklingen mot målen positiv. De mål för antalet döda som finns för hela EU gäller för en delvis annan tidsperiod än de svenska och dessutom pågår ett arbete för att ta fram mål för allvarligt skadade inom EU. Inom sjöfarten och luftfarten gäller de svenska preciseringarna hela området, trots att olyckor mestadels inträffar med mindre farkoster och på fritiden. Målpreciseringarna gäller vidare endast olyckor, medan en stor andel av de som omkommer inom vägtrafiken och majoriteten av de som omkommer inom bantrafiken gör det i händelser som bedöms vara självmord. Mot bakgrund av detta påbörjar regeringen nu ett arbete för att se över preciseringarna av målen.

Av tabell 3.3 t.o.m. tabell 3.6 framgår hur många människor som omkommit och skadats i transportsystemet under 2007–2014.

Indikator: Omkomna och allvarligt skadade inom vägtrafiken

Arbetet med nollvisionen – att inga människor på lång sikt ska behöva dö eller skadas allvarligt

inom vägtrafikområdet – har kommit långt. Inom vägtransportområdet är preciseringen av målet för perioden 2007–2020 att antalet döda ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Utgångstalen är beräknade utifrån basåren 2006–2008, vilket enkelt uttryckt innebär att högst 220 personer ska omkomma och högst 4 122 skadas allvarligt 2020. Även om antalet omkomna har stigit 2014 jämfört med de närmast föregående åren, så är utvecklingen sedd över flera år fortfarande i nivå med den som krävs för att uppnå målet. Under tioårsperioden 2005–2014 har den genomsnittliga årliga minskningen varit ungefär 5 procent. Med en fortsatt utveckling i liknande takt kommer målet att nås.

Själv mord står för ungefär åtta procent av de trafikdödade, och särredovisas i statistiken. Under 2014 har 25 dödsfall genom självmord inträffat inom vägtrafiken, jämfört med 28 dödsfall 2013 och 36 dödsfall 2012. Under de senaste åren har metoderna för att bedöma om en person avlidit genom självmord förbättrats. Den förbättrade metodiken för att identifiera självmord i vägtrafiken har resulterat i att fler

dödsfall kunnat uteslutas från olycksstatistiken jämfört med tidigare år. Det är dock fortsatt viktigt att redovisa antalet suicid i trafiksäkerhetsstatistiken.

Antalet svårt skadade enligt officiell statistik baserat på polisens rapportering minskade 2014 till 2 399, från 2 716 året innan. Med utgångspunkt i akutsjukhusens rapportering i Strada beräknas antalet allvarligt skadade, dvs. med en bestående invaliditetsgrad på minst en procent, till 4 900 personer 2014. Detta ligger inte i linje med nödvändig utveckling för att nå målet till 2020.

Inom EU finns ett mål om en halvering av antalet omkomna 2020 jämfört med 2010. Målet avser utvecklingen i EU som helhet men om Sverige skulle ta ”sin” del motsvarar det en skärpning av 220-målet till högst 133 dödade (exklusive självmord) år 2020. Detta skulle innebära ett årligt genomsnittligt antal omkomna på 12 procent fram till 2020, vilket är en betydligt snabbare utveckling än hittills. Inom EU pågår också ett arbete för att kunna sätta gemensamma mål för antalet allvarligt skadade.

Tabell 3.3 Omkomna, svårt skadade och allvarligt skadade inom vägtrafiken 2006–2014, samt mål för 2020

Period	Omkomna exklusive självmord (inklusive självmord inom parentes)			Svårt skadade			Allvarligt skadade ²
	Samtliga	Män	Kvinnor	Samtliga	Män	Kvinnor	Samtliga
Basvärde 2006–2008	438	321	117	3 813	2 371	1 423	5 496
2009	358 ¹	266 ¹	92 ¹	3 460	2 143	1 294	5 205
2010	266 (283)	199	67	2 888	1 743	1 126	4 648
2011	319 (342)	241	78	3 127	1 968	1 149	4 500
2012	285 (321)	218	67	2 976	1 864	1 094	4 434
2013	260 (288)	195	65	2 716	1 650	1 051	4 909
2014	270 (295)	191	79	2 389	1 475	898	4 833
Snitt 2012–2014	272 (301)	201	70	2 694	1 663	1 014	4 725
Mål 2020	220			2 860			(4 122) ³

Källa: Trafikanalys.

¹ Inklusive självmord.

² Uppskattning utifrån akutsjukhusens rapportering i Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

³ Målet utgår från svårt skadade. Denna siffra är därför en uppskattning om allvarligt skadade i stället skulle ha använts som basiffra.

Indikator: Omkomna och allvarligt skadade inom olika trafikantgrupper

Under 2014 omkom, exklusive självmord, 191 män och 79 kvinnor i vägtrafikolyckor. Andelen omkomna män av det totala antalet omkomna har under de senaste 10 åren varit i genomsnitt

74 procent och andelen kvinnor 26 procent, med ganska stora årliga fluktuationer. Antalet barn 0–17 år som dödades i vägtrafiken var 14 stycken, varav 11 pojkar och 3 flickor. Det är det näst lägsta antalet omkomna barn (näst efter 2013 års siffra) sedan man började föra statistik. Under

den senaste tioårsperioden har antalet omkomna barn i vägtrafiken halverats.

Antalet allvarligt skadade, som prognostiseras utifrån akutsjukhusens rapportering i Strada, har ökat de senaste åren. Ökningen består helt av skadade cyklister, medan antalet allvarligt skadade i personbilar och andra fordon har stabiliserats. Cyklisterna utgör 10 procent av dem som dödas i vägtrafiken, men hela 44 procent av de allvarligt skadade (mer än en procent invaliditet). Vidare är 37 procent av de mycket allvarligt skadade (mer än tio procent invaliditet) cyklister. Faktorer som inverkar på trafiksäkerheten för cyklister är främst hur väl infrastrukturen är anpassad för cykling vad gäller underhåll och hinder. Eftersom en stor del av cykelolyckorna utgörs av singelolyckor, där halt underlag bidragit till olyckan, är kommunernas arbete med underhåll av cykelbanorna helt avgörande för möjligheterna att få ner antalet olyckor. När det gäller hur allvarlig en olycka blir har hjälmanvändning stor betydelse främst när det gäller allvarliga skador på huvudet, där ungefär hälften av dessa hade kunnat undvikas med hjälm. Vidare visar undersökningar att hälften av dem som avlider i cykelolyckor är påverkade av alkohol, droger eller läkemedel.

En stor grupp allvarligt skadade som inte ingår i definitionen av vägolyckor är gående som råkar ut för fallolyckor. Även för denna grupp är vägunderhållet av stor betydelse.

Effektivare arbete mot rattfylleri

Även om andelen nykter trafik är hög i Sverige, är andelen omkomna i alkoholrelaterade olyckor i stort sett oförändrad sedan flera år. Under 2014 omkom 54 personer i alkoholrelaterade vägtrafikolyckor. Den genomsnittliga alkoholkoncentrationen i blodet hos påverkade omkomna förare var 2,05 promille.

När det gäller andelen drogpåverkade förare, avses såväl alkohol som narkotika, är statistiken bristfällig, eftersom slumpmässiga provtagningar inte är tillåtna. För att en polisman eller en tjänsteman från Kustbevakningen eller Tullverket ska kunna genomföra en provtagning krävs skäligen misstanke om drograttfylleri. Under 2014 omkom 21 personer i drogrelaterade olyckor varav 8 i kombination med alkohol. Bland drograttfylleristerna saknade mer än hälften körkort. Statistiken avser omkomna

förare eftersom det sällan finns uppgifter om drogpåverkan beträffande förare som överlevt en olycka. När det gäller läkemedel som kan påverka körförmågan är statistiken bristfällig eller obefintlig.

Regeringen uppdrog i april 2013 åt Trafikverket att i samarbete med Rikspolisstyrelsen, Tullverket, Kustbevakningen och Socialstyrelsen ta fram gemensamma nationella rekommendationer för Smadit (samverkan mot alkohol och droger i trafiken), och för hur verksamheten kan följas upp och utvärderas. Smadit innebär att misstänkta ratt- och sjöfyllerister så snabbt som möjligt, helst inom 24 timmar, ska få möjlighet att komma i kontakt med socialtjänst och/eller beroendevården om de vill ha hjälp med att komma ur sitt drogproblem. Det övergripande målet är att minska antalet återfall i ratt- och sjöfylleri. Trafikverket har redovisat uppdraget, som syftar till att förbättra arbetet med Smadit (dnr N2014/01987/MRT). Redovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Alkobommar är ett effektivt medel att kontrollera och stoppa alkohorrattfylleri, samtidigt som alkobommarna ligger i linje med arbetet med nollvisionen. Försök med teknik för automatisk nykterhetskontroll i hamnar – alkobommar – har tidigare år genomförts i Ystad, Trelleborg och Göteborg (Tysklandsterminalen). Sedan hösten 2014 pågår försök i Stockholms Frihamn. Kontrollerna har fungerat bra rent tekniskt och kan, kombinerat med information riktad till förarna vid incheckning och på färjorna, även ha haft en preventiv effekt. Andelen påverkade förare har sjunkit under försökens gång och de som varit rattfulla har haft en lägre genomsnittlig blodalkoholhalt i slutet av försöksperioden. Andelen rattfulla är enligt en rapport från försöken i Stockholm hösten 2014 från Motorförarnas Helnkykterhetsförbund, som genomfört försöken i samarbete med myndigheter och företag, betydligt högre i hamnar (0,7 procent) än i trafiken i övrigt (0,23 procent, enligt en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitut). Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att i samråd med övriga berörda aktörer analysera vad som krävs för ett införande av alkobommar i vissa hamnar. Uppdraget ska redovisas senast den 2 november 2015. Regeringen avser därefter att återkomma om riksdagens tillkännagivande att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i

gränshamnarna kan genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145).

Omkomna och allvarligt skadade inom sjöfarten

Preciseringen av målet för sjöfarten är att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken ska minska fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Målet rörande de allvarligt skadade inom sjöfarten kan uttryckas som att högst 40 personer ska skadas allvarligt inom sjöfarten och fritidssjöfarten 2020. Inom yrkessjötrafiken omkom fyra personer under 2014 och 12 personer blev allvarligt skadade. Samtliga omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten 2014 var män och alla äldre än 18 år.

Inom fritidsbåtstrafiken omkom 23 personer, vilket var färre än 2013, då 36 personer omkom, och 2012 då 24 personer omkom. De 23 omkomna var samtliga män och samtliga äldre än 18 år. Två personer omkom av kroppsskador i samband med kollisioner med små yrkesfartyg. Dessa båda olyckor är de enda där någon omkom vid färd på havet. Övriga dödsolyckor inträffade i hamnar (10 procent) eller i insjöar. Liksom tidigare är bidragande orsaker ofta avsaknad av flytväst och möjligheter att kalla på hjälp samt intag av alkohol. Sedan 2011 har endast 2 barn (under 18 år) omkommit i fritidsbåtolyckor.

Förutsättningarna för en god statistik vad gäller allvarligt skadade är bäst inom yrkessjöfarten, där en rapporteringsskyldighet finns. Inom fritidsbåtlivet sker en kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade, bl.a. genom en rapportering från sjukvården till olycksskaderegistret Strada. Den rapportering som akutsjukhusen i Västra Götalands län och Stockholms län lämnar beträffande allvarligt skadade inom fritidssjöfarten visar dock att nästan hälften av de allvarligt skadade är kvinnor. Det rör sig till stor del om skador i samband med ilandstigning. Förbättringen av statistiken beträffande antalet allvarligt skadade inom fritidssjöfarten gör att antalet skadade enligt mätningar kommer att öka över tid. Målnivåerna för skadade kan därför behöva ses över.

Som en del av en riskbaserad styrning av sjösäkerhetsarbetet har Transportstyrelsen 2013 inrättat ett analysforum, vars uppgift bl.a. är att sammanställa och analysera information från

olycks- och tillbudsrapportering och tillsynsresultat för att kunna lämna rekommendationer och förslag till myndighetens arbete med regler, tillstånd och tillsyn. På grund av de svårigheter som finns när det gäller statistiken för allvarligt skadade redovisas endast antalet omkomna nedan.

Tabell 3.4 Omkomna, svårt skadade, allvarligt skadade inom sjöfarten 2009–2014, jämfört med basvärde 2006–2008 samt mål 2020

Antal	
Period	Omkomna
Basvärde 2006–2008	39
2009	40
2010	29
2011	43
2012	24
2013	40
2014	27
Mål 2020	15

Källa: Trafikanalys.

Omkomna och allvarligt skadade inom spårtrafiken

Enligt preciseringen av målet ska antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minska fortlöpande. Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken, dvs. järnväg, spårväg och tunnelbana, ökade under 2014 från 19 till 32 personer jämfört med 2013. Genomsnittet för de tre senaste åren är därmed på samma nivå som basvärdet och måste minska med hela 59 procent för att målet för 2020 ska nås. Dessutom har antalet självmord inom bantrafiken ökat över tid.

Av de 32 personer som omkom i olyckshändelser under 2014 förolyckades 29 personer inom järnvägen, 2 personer inom spårvägarna och 1 person inom tunnelbanan. Av de omkomna var 26 män och 6 kvinnor, och ingen av dem var under 18 år. Bland de omkomna fanns inga passagerare på rälsfordonen. De omkomna var 12 plankorsningstrafikanter och 18 obehöriga på spåret. De två som omkom vid spårväg var trafikanter i plankorsningar. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2014 ligger strax under 2020 års målnivå, men på grund av rapporteringsproblem kan detta vara en underskattning av antalet skadade.

De flesta som skadas och omkommer i bantrafiken vistas olovligen i spårområdet och majoriteten av dessa olyckor klassificeras som självmordshändelser. Plankorsningsolyckor är den näst största olyckskategorin. Män dominerar i antal omkomna och allvarligt skadade i bantrafikolyckorna och under perioden 2009–2014 var i genomsnitt 73 procent av de omkomna män.

Med tanke på de höga dödstalen i olyckor och ökat antal självmord är Trafikanalys övergripande bedömning att utvecklingen inte sker i fas med målen för 2020.

Tabell 3.5 Omkomna, svårt skadade, allvarligt skadade inom bantrafiken 2009–2014, jämfört med basvärde 2006–2008 samt mål 2020

Period	Omkomna exkl. självmord	Självmord	Allvarligt skadade exkl. självmordsförsök	Allvarligt skadade vid självmordsförsök
Basvärde (snitt 2006–2008)	23	77	40	5
2009	22	69	33	4
2010	52	72	40	5
2011	30	64	41	7
2012	22	95	26	4
2013	19	98	25	4
2014	32	82	22	6
Mål 2020	10		27	

Källa: Trafikanalys.

Omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten

Enligt preciseringen av målet ska antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minska fortlöpande. Endast en person omkom inom luftfarten under 2014, vilket är den lägsta siffran sedan mätningar påbörjades 1969. Antal allvarligt skadade uppgick till sex personer, en minskning från året innan och det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Samtliga allvarligt skadade var inom häng-, segel- och skärmflyg. Inget haveri med ett kommersiellt flygplan inträffade under 2014. Antalet dödade och skadade inom luftfarten är litet, med mycket stora variationer mellan åren, men utvecklingen de senaste åren har uppfyllt målet om fortlöpande minskning av antalet dödade och skadade.

Tabell 3.6 Omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten 2009–2014, inklusive svenskregistrerade civila luftfartyg, sportflygplan, segelflygplan, flygskärmar, luftballonger och hängglidare, samt mål 2020

Period	Omkomna	Allvarligt skadade
Basvärde (snitt 2006–2008)	7	16
2009	3	17
2010	2	14
2011	3	9
2012	12	16
2013	5	10
2014	1	6
2020 (mål)	0	3

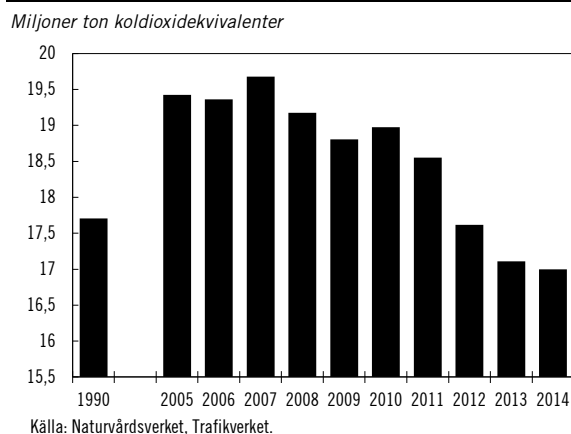
Källa: Trafikanalys.

Begränsad klimatpåverkan

Indikator: Koldioxidutsläpp, energieffektivitet och andel förnybar energi

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter svarar för ca hälften av de utsläpp som omfattas av det nationella målet till 2020 och utgör ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Utsläpp från vägtrafiken dominerar. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsätter långsamt att minska. Preliminära beräkningar visar att utsläppen minskade med knappt en procent under 2014 och nu är cirka 4 procent lägre än 1990. Huvudförklaringen är en kombination av energieffektivare personbilar och ökad andel förnybar energi. Effekten av åtgärderna har dock till viss del motverkats av att trafikarbetet har börjat öka igen, efter att ha legat relativt stilla sedan 2008.

Diagram 3.16 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken



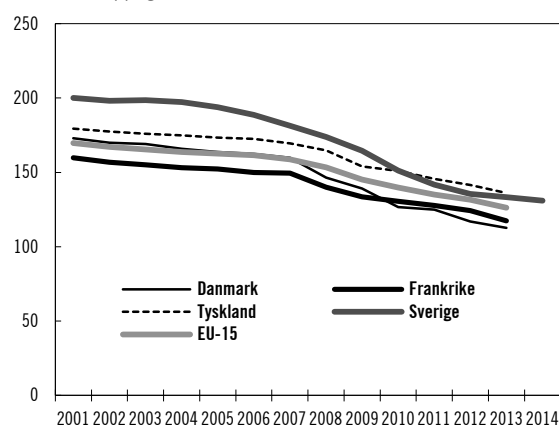
Energieffektiviteten för persontransporter på väg och med inrikes luftfart fortsätter att förbättras medan godstransporter på väg haft en oförändrad energieffektivitet.

EU-krav på högsta tillåtna nivå för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar, tillsammans med nationella styrmedel, gör att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar fortsätter att sjunka. Utsläppen från tunga lastbilar fortsätter långsamt att minska, men de ligger fortfarande drygt 20 procent över nivån 1990.

Trafikverkets prognoser pekar på en fortsatt ökning av trafiken framöver men utsläppen bedöms, tack vare beslutade åtgärder och styrmedel, kunna minska något fram till 2030.

Diagram 3.17 Nya personbilar CO₂-utsläpp

Koldioxidutsläpp (g/km)



Källa: The European Environment Agency (EEA), data för 2014 från Trafikverkets bearbetning från vägtrafikregistret.

Under 2014 ökade andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn från 9,6 procent till 11,4 procent. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av HVO (hydrerade växtoljor) i diesel. Andelen förnybar energi i hela transportsektorn utgjorde under 2014 preliminärt 18,7 procent med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod. Direktivets mål är att varje medlemsstat ska uppnå minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020.

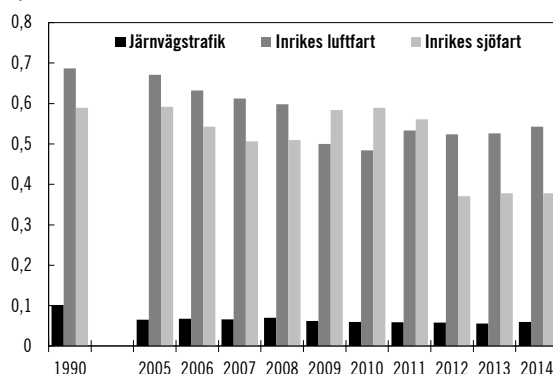
Antalet nyregistrerade supermiljöbilar under 2014 var 4 657 stycken fördelat på 1 239 elbilar och 3 418 laddhybrider. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen utgjorde cirka 17 procent under året.

Trafikverket bedömer att de åtgärder som de har vidtagit under 2013 minskade utsläppen av växthusgaser med 42 000 ton till följd av

hastighetssänkningar, krav på sparsam körning i förarprovet och kollektivtrafiksatsningar.

Diagram 3.18 Koldioxidutsläpp från bantrafik, inrikes luftfart och inrikes sjöfart

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket, Trafikanalys.

Frisk luft

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

Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt, om än långsammare än tidigare, och har minskat med 2 procent under 2014 och med 66 procent sedan 1990. Framför allt är det renare tunga lastbilar som bidrar till minskningen. Personbilarnas utsläpp ökar som ett resultat av fler dieseldrivna bilar som inte har så effektiv rening av kväveoxider.

Införandet av Euro VI för tunga fordon har inneburit en väsentlig sänkning av kväveoxid- och partikelemissionerna från dessa fordon vilket kommer att bidra till bättre luftkvalitet i takt med att fordonsparken förnyas.

För att minska halterna av PM₁₀ vidtas åtgärder på såväl statlig som kommunal nivå. Lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, dammbindningsprogram och sänkta hastighetsgränser har bidragit till att sänka halterna av PM₁₀. Den särskilda utredare som har haft i uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag på åtgärder som varaktigt kan minska de höga halterna av stora partiklar i Stockholm och i andra berörda tätorter överlämnade i mars 2015 betänkandet Skatt på dubbdäcksanvändning i tätort? (SOU 2015:27). Betänkandet har remitterats.

Buller

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

Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande, t.ex. ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar, sömnstörningar och effekter på inlärning och prestation samt för tidig död. Minskad bullerexponering ger därför betydande hälsovinster.

Arbetet med åtgärder för att minska antalet bullerutsatta längs statliga vägar och järnvägar fortsätter. Utfallet på väg är lägre 2014 jämfört med 2013, men för järnväg är nivån högre. Trafikverket har vidtagit åtgärder 2014 som innebär att totalt 2 872 färre personer är utsatta för vägtrafikbuller över riktvärden för buller inomhus, varav 2 080 vid statliga vägar och 792 vid kommunala vägar. Åtgärder har exempelvis vidtagits vid en skola med 1 500 elever i Stockholm. På statliga järnvägar innebär vidtagna åtgärder under 2014 att totalt 3 226 personer färre är utsatta för järnvägsbuller över riktvärdena.

För att få en effektiv styrning av arbetet med buller- och vibrationsåtgärder har Trafikverket tagit fram en riktlinje, och arbetssätten för att avväga, beräkna och bedöma vilka åtgärder som är rimliga att utföra har utvecklats. Bullerdata har utretts och utvecklats i syfte att effektivisera planeringen och tydliggöra behoven av bullerdämpande åtgärder. Arbetssätt har utvecklats i samarbete med byggbranschen för att säkerställa att de bullerskyddsåtgärder som planeras och genomförs leder till avsedda effekter. Trenden är dock att fler människor exponeras för trafikbuller utomhus. Enligt Trafikverkets årsredovisning för 2014 är det de främsta anledningarna till att fler flyttar till storstäderna och att det byggs bostäder i bullerutsatta lägen.

Landskap

Infrastruktur och transporter har påverkan på landskapet, som innefattar bl.a. natur- och kulturvärden, ekologiska funktioner och naturresurser som vatten, odlingsmark och skogsmark samt kulturella samband. Påverkan består av bl.a. intrång, fragmentering, barriäreffekter, föroreningar och effekter på ekosystemtjänster, dvs. människors direkta och indirekta nytta från ekosystemen. Trafikverket har i sin årsredovisning bedömt att andelen landskapsanpassad infrastruktur är låg och att artrika infrastrukturmiljöer har blivit färre. Orsaken till detta bedöms av Trafikverket vara bristande hänsyn vid ombyggnader och förstärkningsarbeten m.m. Genom förändrad skötsel, att ställa väg- och banutformningskrav samt initiera fysiskt riktade miljöåtgärder kan landskapsanpassningen öka, barriäreffekter minskas och infrastrukturen bidra till ökad biologisk mångfald samt motverka viltolyckor. Med felaktig skötsel kan invasiva arter spridas genom transportsystemet. Infrastrukturen har många beröringspunkter med vatten, bl.a. dricksvattenresurser. Under 2014 har en åtgärd färdigställts för att trygga vattenförsörjningen. En tredjedel av alla vägpassager utgör definitiva eller partiella vandringshinder för bottendjur, fisk och utter.

Åtgärder för att reducera barriärer för vattenlevande djur som utter och fisk har genomförts på såväl väg som järnväg. Under år 2014 utfördes exempelvis 54 åtgärder för utter och 29 åtgärder för fisk. I övrigt har drygt 578 åtgärder genomförts på alléer och kulturobjekt, vilket är betydligt fler än 2013. Drygt 480 milstenar har restaurerats och 43 alléer samt 27 kulturvägar har åtgärdats.

För förorenade områden har efterbehandlingar och kontrollprogram genomförts i 13 områden. Skadestånd har betalats ut i ca tio fall.

Sammantaget är åtgärdstakten låg i förhållande till det identifierade åtgärdsbehovet. Vad gäller efterbehandling av förorenade områden påverkas åtgärdstakten delvis av storleken på de anslag som används till efterbehandling. Åtgärdstakten påverkas dock även av regelverkets utformning (t.ex. vilken kostnad som anses rimlig för att undvika en viss risk) och av hur det tillämpas i

tillståndsgivningen (som t.ex. vilken vikt som tillmäts platspecifik riskanalys).

Arbete har påbörjats under 2014 med att ta fram regionala handlingsplaner för så kallad grön infrastruktur, där Trafikverket ingår. Syftet med arbetet är bl.a. att insatser för att bevara den biologiska mångfalden och ekosystemtjänsterna ska göras med ett helhetsperspektiv där hänsyn tas till ekologiska samband, se vidare utgiftsområde 20, avsnitt 3.5.17.

Regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg

Svårigheter för berörda myndigheter att kontrollera regelefterlevnaden inom yrkestrafiken är en fråga som varit föremål för diskussion under flera år. Under 2015 har flera viktiga lagändringar skett i frågor som syftar till att bidra till en bättre regelefterlevnad. Den 1 januari 2015 trädde nya regler i kraft som innebär att sanktionsavgifter, i stället för böter tas ut från den som överträder bestämmelserna om cabotage. I korthet innebär reglerna om cabotage att ett transportföretag med hemvist i EU har rätt att utföra upp till tre inrikes transporter i ett annat land än hemlandet inom sju dagar i samband med en internationell transport. En ordning med sanktionsavgifter i stället för böter bedöms bli mer effektiv, bl.a. eftersom verkställigheten kommer att kunna underlättas. Regeringen fattade i december 2014 beslut om att sätta nivån på sanktionsavgiften till 40 000 kronor. En annan bärande del i förändringen är att polisman eller bilinspektör kan begära förskottsbetalning av sanktionsavgifter direkt vid vägkant, dvs. innan beslut om sanktionsavgift fattas av Transportstyrelsen som är behörig myndighet.

Sedan tidigare finns möjligheten för behöriga myndigheter att besluta om hindrande av fortsatt färd i samband med olika regelöverträdelser. Sedan den 1 mars 2015 får Polismyndigheten och Tullverket dessutom besluta om att vidta särskilda åtgärder för att hindra fordons fortsatta färd. Myndigheterna får nu förse fordon med mekanisk, elektronisk eller annan låsanordning (klampning). Syftet är att ge dessa myndigheter möjligheter att på ett effektivt sätt se till att beslutade förbud mot fortsatt färd följs. De nya reglerna ger också möjligheter att, i samma syfte, beslagta exempelvis färdhandlingar, registreringsskyltar och nycklar.

En ytterligare nyhet är att det sedan den 1 januari 2015 är obligatoriskt att lämna en bindande prisuppgift före färd med taxi om jämförpriset, dvs. priset för en resa på 10 kilometer som tar 15 minuter, överstiger 500 kronor.

Regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden

Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar
Den 7 mars 2013 tillkännagav riksdagen för regeringen som sin mening vad trafikutskottet anfört om Trafikverkets upphandling av vägar och järnvägar (bet. 2012/13:TU:9, rskr. 2012/13:170). Utskottet anförde i det angivna betänkandet att regeringen bör informera riksdagen om uppnådd effektivitet med olika upphandlings- och kontraktsformer inom Trafikverket samt ge Trafikverket i uppdrag att ta fram empiriskt underlag som motiverar strategier och beslut om upphandling, att utveckla de återföringssystem som används och som är tillgängliga även för externa forskare och extern revision och att genomföra resultatmätningar av hur upphandlingarnas produktivitet och effektivitet påverkas av olika entreprenadformer.

Regeringen bedömde i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) att anläggningsbranschen har låg produktivitetsutveckling och att konkurrensen och innovationsförmågan är svag. Regeringen beslutade därför att tillsätta en kommitté, som antog namnet Produktivitetskommittén, med uppdrag att följa upp och analysera de statliga beställarnas agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Produktivitetskommittén överlämnade sitt betänkande Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen (SOU 2012:39) den 12 juni 2012.

Betänkandet har därefter behandlats vid ett remisseminarium i maj 2013 och ett seminarium riktat till teknik- och entreprenadföretag i anläggningsbranschen och berörda myndigheter i september 2013. Ytterligare ett seminarium har genomförts i december 2013 för att stämma av vilka förslag som lagts fram under senare år för att öka effektiviteten i upphandlingar av anläggningsarbeten, hur långt Trafikverket utvecklat sitt ansvarstagande som beställare och

hur långt samspelet med utförande företag utvecklats.

De kunskaper som tillkommit under senare år rörande effektivitet i upphandling av anläggningsarbeten inom statlig infrastruktur, med Produktivitetskommitténs analys och förslag till strategier och åtgärder som centralt bidrag, har därmed grundligt diskuterats med företrädande experter från Trafikverket och teknik- och entreprenadföretagen inom anläggningsbranschen. En god samstämmighet kan nu sägas råda om vad som behöver göras för att öka produktivitet och innovationsgrad.

Regeringen uppdrog den 27 februari 2014 åt Trafikanalys att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen (N2014/1057/TE). En viktig del i uppdraget är att analysera och utvärdera de metoder och instrument som Trafikverket utvecklar för att följa upp och mäta utvecklingen inom området. Även andra instanser, exempelvis Statistiska centralbyrån, Konjunkturinstitutet och Statens väg- och transportforskningsinstitut, kan behöva engageras i analysen, särskilt vad gäller utveckling av mätmetoder och datainsamling. Trafikanalys arbete bör också följa branschens utveckling, bl.a. genom att ta del av branschens egna utredningar med relevans för analysinsatsen. Regeringen bedömer att det trafikutskottet anfört ingår i detta uppdrag och avser inte vidta några ytterligare åtgärder inom det aktuella området med anledning av riksdagens ovan nämnda betänkande. Regeringen kommer fortsatt att följa Trafikverkets arbete för ökad produktivitet.

3.4.3 Analys och slutsatser

Vad gäller utvecklingen i förhållande till det övergripande transportpolitiska målet är det inte någon större förändring jämfört med tidigare år.

Liksom tidigare bär transportererna inte sina samhällsekonomiska kostnader såsom luftföroreningar, buller, infrastrukturslitage och bidrag till trängsel fullt ut även om internaliseringsgraderna generellt stigit något jämfört med tidigare. Hur stor del av kostnaden som är internaliserad skiljer sig mellan trafikslagen. I och med att Östersjön, delar av Nordsjön och Engelska kanalen från den 1

januari 2015 blivit ett SECA-område med skärpta krav på svavelhalten i sjöfartsbränsle bedöms sjöfartens externa miljökostnader ha minskat. Flygtrafiken är det trafikslag som har högst icke-internaliserade externa kostnader. Generellt sett är de icke-internaliserade kostnaderna större i tätorter än i landsbygd. I ett europeiskt perspektiv har Sverige låga internaliserade skatter och avgifter för godstransporter. Trafikanalys har i uppdrag att årligen rapportera analyser av trafikens samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttaget inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Det finns ett stort behov av fortsatt utveckling av dessa beräkningar framför allt inom sjöfart och luftfart där det råder stora osäkerheter.

Historiskt sett har det varit en stark koppling mellan godstransportarbetets utveckling och utvecklingen av BNP. De senaste åren tycks inte kopplingen längre vara så stark. Det kan delvis förklaras av en underskattning av betydelsen av godstransportarbetet på väg och att tillväxten i stor utsträckning sker i tjänstesektorn, och inte i traditionellt transporttunga branscher som gruvor, malm och skog. Det finns ännu inga uppgifter om sjöfartens godstransportarbete under 2014, men det mesta pekar på att gapet mellan godstransportarbetet och BNP-utvecklingen fortsätter att öka. Det är dock för tidigt att dra en slutsats om ”decoupling”, dvs. att den ekonomiska utvecklingen har frikopplats från ett ökat transportarbete.

Även om måluppfyllelse närmar sig på några områden så är läget oförändrat för de flesta preciseringar. Exempelvis kan nämnas att på trafiksäkerhetsområdet är utvecklingen 2014 positiv vad gäller väg men negativ för järnväg. Klimatutsläppen minskar men transportförsörjningen är ännu till dominerande del beroende av fossila bränslen. Inom områdena landskap och hälsa finns det ett åtgärdsbehov-med potential till förbättringar.

Utvecklingen av transportsystemet sker inte på ett likartat sätt i hela landet. Utbudet av kollektivtrafik har utvecklats bättre i rikets mer tätbefolkade regioner. Liknande observationer görs också för tillståndet på den fysiska infrastrukturen, vilket ger näringslivet varierande förutsättningar i olika delar av landet.

Tabell 3.7 Samlad bedömning för transportområdet

Funktionsmål	Analys och slutsats	Trend ¹
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	På några områden har transportsystemet utvecklats positivt under 2014. Flertalet mått har dock inte förbättrats från 2009 års nivå. Bedömningen är därför att tillståndet i stort sett är oförändrat sedan målen antogs.	Oförändrat
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Utvecklingen har det senaste året haft positiva inslag, såsom färre bärighetsrestriktioner och en fortsatt minskning av totalstoppen i vägtrafiken. Efter några år med ökad punktlighet för godstågen sjönk den något under 2014. Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs dock transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år, något som på sikt riskerar att försvaga näringslivets konkurrenskraft. Den sammanlagda bedömningen är därför att tillståndet för preciseringen inte förändrats på något avgörande sätt under perioden.	Oförändrat
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Medborgarnas dvs. kvinnors och mäns tillgänglighet till olika typer av service och kommunikationer har förbättrats i kommuner med stor befolkning, medan det omvända gäller på landsbygden. I ett interregionalt tillgänglighetsperspektiv har en tredjedel av Sveriges kommuner en god tillgänglighet, medan några kommuner inte uppfyller ett enda av kriterierna för en acceptabel tillgänglighet. Tillgängligheten har endast förändrats marginellt över tid. För flygresor har såväl tillgängligheten som åtkomligheten minskat under perioden 2005–2014. Det gäller både inrikes- och Europatrafiken, men åtkomligheten för Europatrafiken har förbättrats de senaste två åren. Sammanfattningsvis uppskattas förändringarna för preciseringen vara små.	Oförändrat
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Den numerära representationen i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statliga bolag inom transportområdet är könsmässigt jämställd. Däremot var representationen av kvinnor på regional och lokal nivå under 40 procent. Det saknas fortfarande underlag kring hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med medborgarna, dvs. kvinnor och män, i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster, och den samlade bedömningen är därför att mycket lite skett sedan målen antogs.	Oförändrat
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat de senaste åren. Hållplatser och stationsområden har fortsatt åtgärdats för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.	Positivt
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Arbetet med att förbättra barns förutsättningar att använda transportsystemet förefaller lågt prioriterat hos transportmyndigheterna. Där arbeten genomförts är nyttan för barnen svårbedömd. Antalet barn som omkommit i trafiken har minskat vilket kan tyda på förbättrad säkerhet. Bedömningen utifrån fördelningen av omkomna mellan pojkar och flickor är, att risken att omkomma i vägtrafiken är större för pojkar än flickor Detta motsägs dock av att barns egen rörelsefrihet tenderar att minska. Föräldrar skjutsar också barnen i större utsträckning vilket gör områden där barn vistas mer osäkra då trafiken tilltar. Regeringens bedömning är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade jämfört med 2009.	Oförändrat
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Medborgarnas resmöjligheter med kollektivtrafiken har under en längre tid förbättrats i och med att utbudet ökat, främst i Sveriges tre största städer. Dock överskuggas detta till viss del av att biljettpiserna fortsätter att öka kraftigt. En ökad cykelsatsning tillsammans med ett tilltagande arbete för cyklisternas säkerhet bidrar positivt till måluppfyllelsen men påtagliga effekter dröjer. Att förbättra förutsättningarna för gång har dock fortsatt låg prioritet. Gång riskerar även att komma ännu mer i skymundan när cykelsatsningar tilltar eftersom dessa färd sätt ofta behandlas inom samma ram. Trafikanalys bedömning, trots vissa positiva indikationer, är att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel är oförändrade jämfört med 2009.	Oförändrat
Hänsynsmål	Analys och slutsats	Trend ¹
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Under 2014 omkom, exklusive självmorden, 191 män och 79 kvinnor i vägtrafikolyckor. Andelen män och kvinnor som omkommit har varit relativt stabilt de senaste 10 åren och legat på i genomsnitt 74 procent för män och 26 procent för kvinnor. Antalet personer som omkom ökade med 10 personer under 2014 jämfört med 2013. Om utvecklingen fortsätter i genomsnitt som de senaste tio åren kommer målet om maximalt 220 dödade ändå att nås 2020. Antalet allvarligt skadade minskade något 2014 och medelvärdet för de senaste tre åren var väl under basvärdet för åren 2006–2008. Om utvecklingen de senaste åren fortsätter kommer målet om en 25-procentig	Positivt

	minskning av antal allvarligt skadade att nås till 2020. Sammantaget bedöms att utvecklingen har varit positiv.	
Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Inom yrkessjötrafiken omkom 4 personer under 2014 och 12 personer skadades allvarligt, 10 i arbetsmiljöolyckor, 1 i kollision och 1 i förtöjningsolycka. Samtliga omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten 2014 var män och alla äldre än 18 år. Inom fritidsbåttrafiken omkom 23 personer under 2014, vilket är en minskning jämfört med 2013 då 36 personer omkom. De 23 omkomna var samtliga män och samtliga äldre än 18 år. Totalt för sjötrafiken är målet för maximalt antal omkomna år 2020 endast 5 personer eller 15 procent vilket kommer att nås om utvecklingen fortsätter som hittills. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritidssjöfarten gör att antal skadade enligt mätning ökar över tid. Trafikanalys avstår därför från att göra en bedömning av hur hela preciseringen utvecklats.	
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken ökade under 2014 jämfört med 2013, från 19 till 32 personer. Av dessa var 26 män och 6 kvinnor. Genomsnittet för de tre senaste åren är därmed på samma nivå som basvärdet och måste minska med hela 59 procent för att nå målet för 2020. Dessutom har antalet självmord inom bantrafiken ökat över tid. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2014 ligger strax under 2020 års målnivå, men på grund av rapporteringsproblem kan detta vara en underskattning av de skadade. Män dominerar i antal omkomna och allvarligt skadade i bantrafikolyckorna och under perioden 2009-2014 var i genomsnitt 73 procent av de omkomna män. Med tanke på de höga dödstalen i olyckor och ökat antal självmord är den övergripande bedömningen att utvecklingen inte sker i fas med målen för 2020.	Negativt
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Endast en person omkom inom luftfarten under 2014, vilket är den lägsta siffran sedan mätningar påbörjades 1969. Antalet allvarligt skadade uppgick till sex personer, en minskning från året innan och det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Samtliga allvarligt skadade var inom häng-, segel- och skärmflyg. Inget haveri med ett kommersiellt flygplan har inträffat under den studerade perioden. Antalet dödade och skadade inom luftfarten är få med mycket stora variationer mellan åren, men utvecklingen de senaste åren har uppfyllt målet om fortlöpande minskning av dödade och skadade.	Positivt
Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter fortsätter att minska. Minskningstakten under 2014 var dock lägre än tidigare år. Energieffektiviteten förbättras för flera trafikslag, och andelen förnybar energi inom transportsektorn ökar. Det är dock långt kvar till målet om ett brutet beroende av fossila bränslen.	Positivt
Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	Utvecklingen när det gäller transportsystemets påverkan på övriga miljö kvalitetsmål är blandad. Fler personer beräknas utsättas för bullernivåer över riktvärdena. Luftkvaliteten i tätorterna har avsevärt förbättrats i jämförelse med 80- och 90-talet, men miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids i ett antal gaturum. Ytterligare åtgärder behövs, framför allt på kommunal nivå, för att normerna ska nås. Åtgärdstakten i arbetet med att minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov. Sammantaget bedöms utvecklingen vara för långsam för att vissa miljö kvalitetsmål ska kunna nås.	Oförändrat

¹ Redovisningen av trenden som oförändrat, positivt eller negativt i tabellen ovan innebär en jämförelse med 2009 och inte med föregående år.

Redovisning av investerings-, drift- och underhållsverksamhet

Nationell trafikslagövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem uppgick den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2014–2025 till 522 miljarder

kronor i 2013 års prisnivå (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) och budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Den totala statliga finansieringsramen fördelades enligt riksdagens beslut på följande sätt.

- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 86 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.

- 281 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

I beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstarter 2014–2016, beslut om förberedelse för byggstarter 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 den 3 april 2014 (dnr N2014/01779/TE, m.fl.) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 281 miljarder kronor skulle delas upp en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 246,1 miljarder kronor och en del på 34,9 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 innehåller ett antal investeringar som delvis finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2025 ska uppgå till 53 miljarder kronor i 2013 års prisnivå (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder för samma period på 522 miljarder kronor i 2013 års prisnivå som riksdagen tidigare har beslutat om.

Tabell 3.8 nedan redovisar en uppföljning av genomförda åtgärder 2014 enligt de ekonomiska ramar som riksdagen beslutat om, inklusive beslut med anledning av höständeringsbudgeten för 2014 (prop. 2014/15:2, bet. 2014/15:FiU11, rskr. 2014/15:37) och budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Jämfört med budgetpropositionen för 2015 redovisas i budgetpropositionen för 2016 utfall enbart för 2014. Detta eftersom 2014 är det första året i den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transport-

infrastruktur för perioden 2014–2025. En ytterligare skillnad mot den redovisning som gjordes i budgetpropositionen för 2015 är att strukturen för uppföljning av genomförda åtgärder i huvudsak följer den delvis nya anslagspoststruktur för utvecklingsanslaget som gäller från 2015 och som regeringen informerade riksdagen om i budgetpropositionen för 2015. Fördelen med att tillämpa den nya anslagspoststrukturen redan nu är att uppföljning över tid blir tydligare.

Tabell 3.8 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025

Miljoner kronor, prisnivå 2013

	Ram statliga medel 2014–2025	Utfall 2014	Utfall 2014–2025
Statlig ram (anslag och lån) för planeringsperioden 2014–2025	522 000	40 165	40 165
<i>Utveckling av transportsystemet</i>			
Större investeringar i nationell plan (över 50 mnkr)	158 157	11 045	11 045
Väginvesteringar	44 778	4 101	4 101
Järnvägsinvesteringar	112 000	6 910	6 910
Sjöfartsinvesteringar	1 129	29	29
Luftfartsinvesteringar	250	0	0
Övriga investeringar (mindre än 50 mnkr)	31 443	1 741	1 741
Investeringar i regional plan	35 385	2 921	2 921
Övrig utveckling	19 135	1 769	1 769
Räntor och återbetalning av lån	34 440	1 719	1 719
Summa Utveckling av transportsystemet	278 560¹	19 191	19 191
<i>Drift, underhåll och bärighet</i>			
Drift och underhåll vägar	125 800	10 047	10 047
Bärighet vägar	15 330	1 748	1 748
Bidrag till enskilda vägar	13 400	1 093	1 093
Drift och underhåll järnväg	85 945	7 854	7 854
Forskning och innovation	2 125	165	165
Summa Drift, underhåll och bärighet	242 600²	20 906	20 906
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	840	69	69

<i>Finansiering</i>			
Anslag	514 460	38 403	38 403
Lån i Riksgäldskontoret	7 540	1 693	1 693
Summa Finansiering	522 000	40 096	40 096

Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängsel-skatt eller vägavgifter	53 000	1 694	1 694
Finansiering			
Lån i Riksgäldskontoret, trängselkatt och avgifter	53 000	1 694	1 694
Totalram för planeringsperioden 2010–2021	575 000	41 859	41 859

¹ Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) om en ekonomisk ram på 281 000 000 tkr för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Den ram för utveckling av transportsystemet som redovisas i tabellen är inklusive riksdagens beslut med anledning av höständringsbudgeten för 2014 och budgetpropositionen för 2015, då riksdagen beslutade om en permanent överföring av totalt 1 600 000 tkr från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och exklusive Driftbidrag till icke statliga flygplatser. Driftbidrag till icke statliga flygplatser redovisas separat i tabellen, men ingår i den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet.

² Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) om en ekonomisk ram för drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar på 86 000 000 tkr och en ekonomisk ram på 155 000 000 tkr till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Den totala ram för drift, underhåll och bärighet som redovisas i tabellen är inklusive riksdagens beslut med anledning av höständringsbudgeten för 2014 och budgetpropositionen för 2015, då riksdagen beslutade om en permanent överföring av totalt 1 600 000 tkr från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Utöver utfall enligt ovanstående tabell har Trafikverket för 2014 också tagit emot 1 101 miljoner kronor i medfinansiering av statlig infrastruktur från avtalsparter (dnr N2015/02094/TIF). Utfallet innefattar alla åtgärder som ingår i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional infrastruktur.

I tabell 3.9 redovisas utfall i förhållande till nationell plan för områdena större namngivna investeringar, bärighet och tjälsäkring, trimning och effektiviseringar samt miljöinvesteringar. Andel av plan redovisas i procent nedan och kan jämföras med att om samma mängd skulle förbrukas varje år över planperioden innebär det drygt 8 procent per år. Utfallet är och behöver inte vara linjärt över perioden. Under det första året av planperioden 2014–2025 har relativt sett en mindre volym förbrukats avseende miljöinvesteringar.

För exempel på åtgärder som genomförts inom de olika områdena hänvisas till Trafikverkets årsredovisning för 2014.

Tabell 3.9 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan för perioden 2014 – 2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

	Större namngivna investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Trimning och Effektivisering	Miljöinvesteringar
Volym t.o.m. 2014	11 847	1 218	2 005	299
Plan 2014–2025	158 157	15 330	23 644	7 801
Andel av plan (%)	7	8	8	4

Verksamhetsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder har minskat något avseende åtgärder inom vägsystemen mellan 2013 och 2014 och ökat något avseende åtgärder inom järnvägsystemen för samma period. Totalt sett ligger volymen i nivå med föregående år (räknat i löpande priser).

Tabell 3.10 visar om- och nybyggnadsåtgärder per kategori. Trafikverket redovisar kategorierna mer detaljerat jämfört med 2013 varför denna tabell också har utökats med fler kategorier jämfört med motsvarande redovisning föregående år.

Tabell 3.10 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori

Miljoner kronor i löpande prisnivå

Åtgärds kategorier	2012	2013	2014
Bärighet	1 254	1 343	1 534
Flerfältsväg	4 677	3 930	3 491
Motorväg	4 368	3 746	3 482
Gång- och cykelväg	273	214	375
Kollektivtrafik	496	330	108
Korsningar med järnväg	415	308	213
Cirkulationsplatser och korsningar	510	489	350
Miljöåtgärder väg	227	313	316
Klimatsäkring	169	151	144
Trafikstyrning	28	66	71
Övrigt väg	690	628	1 277
Summa om-och nybyggnadsåtgärder väg	13 108	11 517	11 361

Dubbelspår eller flerspår	6 637	5 609	6 155
Enkelspår	348	321	146
Korsningar järnväg	130	138	87
Miljöåtgärder järnväg	73	86	114
Mötesstationer och -spår	942	713	643
Stationer	606	619	382
Terminaler och anslutningsstationer	153	212	224
Kraftförsörjning	349	442	338
Spår	751	357	228
Broar	81	209	355
Signalanläggning	125	140	145
Trafikstyrning	134	258	326
Tele- och radioanläggningen	77	82	172
Övrigt järnväg	995	386	403
Summa om- och nybyggnadsåtgärder järnväg	11 402	9 572	9 719
Summa verksamhetsvolym om- och nybyggnadsåtgärder	24 509	21 089	21 080

I tabell 3.11 nedan redovisas prognostiserad kostnad i förhållande till plan för större investeringsprojekt.

Tabell 3.11 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående Nationella planen för transportsystemet 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

Projekt	Väg – Järnväg	Byggstart	Öppnas för trafik	Total kostnad enl. plan inkl ev. medfinansiering	Prognosticerad kostnad per 2014-12-31	Prognosticerad kostnad i förhållande till nationell plan	Utfall t.o.m. 2014-12-31 Löpande pris (mnkr)
Citybanan	J	2009	2017	19 556	19 556	100%	16 219
E4 Förbifart Stockholm ¹	V	2014	Prel 2024	31 471	31 731	101%	2 688
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälardalen)	J	2011 (yttre delen)	2016 och efter 2021	13 904	13 904	100%	2 747
E20 Norra länken	V	2006	2015	8 973	8 897	99%	8 554
E4 Tomtebodavägen–Haga södra (Norra station) (2)	V	2010	2019	710	667	94%	495
ERTMS Utveckling	J	2008	2016	2 034	2 115	104%	1 553
Hallandsås	V	Omstart 2003 (1992)	2015	11 855	11 855	100%	11 216
E4 Sundsvall	J	2011	2014	4 733	4 833	102%	4 377
ERTMS Korridor B	J	2015	2020	5 192	5 900	114%	49

¹ För objekt E4 Förbifart Stockholm var Trafikverkets bedömning per 2014-12-31 att fördringen på grund av frysningen av projektet skulle komma att uppgå till 260 miljoner kronor, vilket redovisas i tabell ovan.

² För objektet E4 Tomtebodavägen–Haga södra (Norra station) ingår bara statens kostnader i redovisningen, då statens andel utgör en liten del av objektets totala kostnad.

Av tabell 3.11 framgår att för fem projekt ligger den prognostiserade kostnaden under eller lika med plankostnaden, medan den prognostiserade kostnaden överskrider för fyra projekt. Kostnadsavvikelseerna är generellt sett små relativa till planbeslut, dock vad gäller kostnadsökningar är det ERTMS Korridor B (European Rail Traffic Management System på Södra stambanan) som avviker med en större andel. Avvikelsen hänförs bl.a. till ett tillägg i projektet då en anslutande bana till Södra stambanan också kräver modernisering och installation av ERTMS.

projekt har pågått i några län och att dessa har krävt medel för att kunna genomföras effektivt. Andra län har då fått stå tillbaka men det kommer att jämnas ut under det fortsatta genomförandet av planen. Länsplanerna ska genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av varje länsplan ska vara genomförd till 2017.

De regionala planerna

I tabell 3.12 nedan redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt de regionala planerna och hur bidragen fördelat sig mellan olika typer av bidrag. I de namngivna investeringarna ingår såväl medel till vägar som till järnvägar. Under 2014 genomfördes åtgärder för totalt 2 961 miljoner kronor. Det innebär att ca 8 procent av den totala planen har genomförts under det första året. Fördelningen mellan de olika regionala planerna redovisas i tabell 3.13. Att utfallet varierar mellan länen beror på att ett antal större

Tabell 3.12 Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna under planperioden 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

År	Namngivna investeringar	Trimning och effektivisering, miljö och övriga mindre åtgärder	Statlig medfinansiering till kommuner för trafiksäkerhet, miljö, transportinformatik och flygplatsanläggningar	Statlig medfinansiering till trafikmyndigheter för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart	Bidrag till enskilda vägar	Bidrag flygplatsanläggningar	Summa
2014	1 108	686	400	691	32	44	2 961
2014–2025	14 687	11 437,0	1 545	6 963	334	419	35 385
Utfall i andel av plan t.o.m. 2014	8%	6%	26%	10%	10%	11%	8%

Tabell 3.13 Uppföljning av de regionala planerna för planperioden 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

Län	Utfall 2014 (löpande prisnivå)	Plan 2014–2017 (Prisnivå 2013-06)	Andel som genomförts under perioden 2014 av plan 2014–2017 %	Plan 2014–2025	Andel som genomförts under perioden 2014 av plan 2014–2025 %
Stockholm	891	3 164	28	8 717	10
Uppsala	97	523	19	1 596	6
Södermanland	156	394	40	1 042	15
Östergötland	64	469	14	1 418	5
Jönköping	77	423	18	1 313	6
Kronoberg	81	278	29	773	10
Kalmar	60	271	22	873	7
Gotland	13	62	21	207	6
Blekinge	13	176	8	520	3
Skåne	363	1 420	26	4 292	8
Halland	110	472	23	1 241	9
Västra Götaland	525	2 216	24	6 350	8
Värmland	80	347	23	995	8
Örebro	78	390	20	1 058	7
Västmanland	55	280	20	816	7
Dalarna	98	399	25	1 128	9
Gävleborg	47	333	14	950	5
Västernorrland	49	296	17	870	6
Jämtland	33	176	19	514	6
Västerbotten	29	298	10	891	3
Norrbottnen	41	234	18	760	5
Summa	2 961¹	12 622	23	36 324	8

¹År 2014 har de centrala kostnaderna fördelats ut per län i proportion till länets i övrigt utarbetade kostnader. För 2014 uppgick det som fördelades till 33 miljoner kronor. Kostnaderna omfattar arbete med juridik och planprövning samt utveckling av samhällsekonomiska modeller.

Drift och underhåll

Under 2014 inriktades underhållet av järnvägen i huvudsak på det högt trafikerade nätet, där åtgärder får bäst effekt i form av ökad robusthet och bättre punktlighet. Åtgärderna har bestått av

en blandning både av förebyggande och avhjälpande åtgärder samt reinvesteringar. Utbytestakten av spår var högre 2014 än föregående år. Utbytestakten av spårväxlar var låg under 2014. Löpande underhållsåtgärder har även utförts på byggnadsverk i anslutning till

järnvägen, främst åtgärder på broar och tunnlar. Under 2014 genomfördes underhåll av kontaktleddningar på ett flertal platser, framför allt i södra och västra Sverige. Det trädsäkrades ca 25 mil järnväg vilket förväntas minska antalet störningar på grund av nedfallna träd. En mängd mindre reinvesteringar av omformarstationer är utförda i syfte att bevara en god tillgänglighet till kraftförsörjning.

Trafikverket har genomfört ett pilotprojekt där standarden på trafikinformationsutrustningen har höjts på ett antal järnvägsstationer. Pilotprojektet kommer att användas kommande år när standarden ska höjas på landets samtliga järnvägsstationer. Verksamheten omfattar variabla skyltar, fasta skyltar, klockor och högtalare. I tabell 3.14 framgår hur kostnaderna för underhåll och reinvestering av järnvägen har fördelats per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter.

Under de senare åren, liksom under 2014, har storstäder och övriga stamvägar prioriterats vid underhåll av vägar. Under 2014 har totalt ca 27,3 miljoner m² belagts. I tabell 3.15 framgår hur kostnaderna för beläggingsunderhåll har fördelats per vägtyp. Löpande underhållsåtgärder har även utförts på byggnadsverk i anslutning till vägar, främst åtgärder på broar och tunnlar. Ett flertal åtgärder har genomförts i syfte att minska energianvändningen och främja säkerhet och framkomlighet. Trafikverket har bytt ut utjänt belysning på ett flera platser i landet liksom löpande underhåll och förbättringar av trafiksignaler, pumpar, fläktar med mera.

Vintern 2014/15 blev mild och relativt odramatisk sett ur ett väderperspektiv. Kostnaderna för vinterväghållning blev därmed lägre än föregående år.

Tabell 3.14 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Kronor, löpande prisnivå

Bantyp	Tågkilo- meter (miljoner)	Andel	Spårkilo- meter	Kronor per tåg- kilometer 2013	Kronor per tåg- kilometer 2014	Kronor per spårmeter 2010 ¹	Kronor per spårmeter 2011 ¹	Kronor per spårmeter 2012	Kronor per spårmeter 2013	Kronor per spårmeter 2014
Storstads- områden	35	23%	1 358	35	37	853	970	834	831	953
Större stråk	65	43%	4 745	31	33	347	344	385	433	446
Banor för övrig viktig gods- och resandetrafik	38	25%	4 181	44	50	276	200	365	418	455
Mindre trafik	11	7%	2 738	46	68	177	187	192	203	283
Ringa eller ingen trafik	1	0,3%	1 159	192	470	147	106	116	124	205
Ej indelad i bantyp ²	2	1%	449	307	433	813	818	1 375	1 370	1 927
Totalt	152	100%	14 629	41	47	339	327	393	426	491

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringskostnad per bantyp har förändrats något från 2012 till 2013. För att behålla jämförbarheten över tiden har åren 2010, 2011 och 2012 justerats på motsvarande sätt.

² Uppgifter om bantyp Ej indelad i bantyp, saknar fullständiga uppgifter och är därför schabloniserad utifrån föregående års uppgifter.

Tabell 3.15 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Kronor, löpande prisnivå

Vägtyp	Vägmeter	Andel	Underhåll per vägmeter 2008 ¹	Underhåll per vägmeter 2009 ¹	Underhåll per vägmeter 2010 ¹	Underhåll per vägmeter 2011 ¹	Underhåll per vägmeter 2012	Underhåll per vägmeter 2013	Underhåll per vägmeter 2014
Storstadsvägar	474	1%	111	149	136	128	214	145	256
Övriga stamvägar	7 977	10%	86	83	67	38	64	80	63
Pendlings & servicevägar	6 618	8%	45	32	38	32	32	46	44
Övriga för näringslivet viktiga vägar	38 723	49%	26	18	22	16	14	16	15
Övriga lågtrafikerade vägar	25 229	32%	13	10	11	7	8	8	10
Totalt	79 021	100%	30	24	25	17	20	23	22

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringskostnad per vägtyp har förändrats något från 2011 till 2012. För att behålla jämförbarheten över tiden har åren 2008, 2009, 2010 och 2011 justerats på motsvarande sätt.

Uppföljning av objekt som färdigställdes 2014

I tabell 3.16 redovisas en kostnadsuppföljning för de större väg- och järnvägsobjekt som färdigställdes under 2014. En jämförelse görs likt tidigare år mellan beräknad kostnad enligt underlag till planbeslut¹ och verklig (slutlig) kostnad. Regeringen fattar i enlighet med det nya planeringssystemet för transport-infrastruktur (se prop. 2011/12:118) numera årliga byggstartsbeslut. Med anledning av detta redovisas från och med 2014 års sammanställning av färdigställda objekt även en jämförelse mellan beräknad kostnad vid byggstart och verklig (slutlig) kostnad.

För att kunna jämföra kostnaderna mellan åren redovisas dessa i 2013 års priser. I tabellen redovisas en prisomräkning med både nettoprisindex (NPI) och det branschrelaterade index som Trafikverket använder². Historiskt sett har ofta utvecklingen av branschindex varit högre än NPI och när de löpande kostnaderna för ett projekt räknas om till fasta priser bidrar index-

differensen till att ge en bild av att projektet har en lägre kostnad när branschindex tillämpas, vilket blir särskilt tydligt om projekten har långa löptider.

Vid jämförelse mellan planerad kostnad vid planbeslut och verklig kostnad visar beräkningarna som utgår från branschindex överlag fler kostnadsminskningar och beräkningar med nettoprisindex visar fler kostnadsökningar. Detta beror på att branschindex ökat mer än nettoprisindex under samma period. Det tyder på att fördyringar jämfört med bedömd kostnad till stor del förklaras av prisutvecklingen i branschen. Neutraliserat för prisutvecklingen i branschen har Trafikverkets projekt i de flesta fall utförts till en lägre kostnad än planerat.

Kostnadsförändringen från byggstartsbeslut till slutlig kostnad visar på både positiva och negativa kostnadsavvikelser oavsett vilket index som använts.

Uppföljd NNK (nettonuvärdeskvot)³ är i samtliga fall utom ett högre än beräknad i gällande plan. Förändringar beror för de flesta av dessa projekt på kostnadsminskning jämfört med beräknad kostnad (branschindex används), i vissa fall är det även effekter på grund av förändrat innehåll i projekten som ger en förändrad NNK.

I Trafikverkets årsredovisning kommenteras kostnader och NNK projekt för projekt.

¹ Bedömd kostnad i underlag till senast föreliggande regeringsbeslut (om nationell plan).

² Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner. Det branschindex Trafikverket använder bygger på Statistiska centralbyråns entreprenadindex E84 och återspeglar den generella prisutvecklingen i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

³ Nettonuvärdeskvot är ett mått på samhällsekonomisk lönsamhet.

Objekt som färdigställdes under oktober–december under 2014 kommer att redovisas nästkommande år. Det gäller följande projekt:

- Väg 55 Valla – Flen
- Väg 55 Yxatorpet – Malmköping
- Väg 161 Tpl Torp
- Väg 61 Klätten Åmotfors
- Falun, resecentrum
- Pågatåg Nordost
- Väg 293 vid Norra Amsberg
- Väg 372 Skelleftehamn delen Risbergskorsningen

- Gustavstorp – Rude
- E18 Västerås – Sagån
- E22 Sölve – Stensnäs
- E20 Trafikplats Almnäs
- E4 Sundsvall
- Farled till Gävle hamn

Objektet Stambanan genom övre Norrland, som föregående år angavs skulle följas upp detta år och dess ökade kapacitet kommer att följas upp under nästkommande år.

Tabell 3.16 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2014

Objekt/projekt	Trafik slag	Aktuellt regeringsbeslut vid byggstart	Uppföljning av kostnader beräknat med branschindex					NKK	
			Bedömd kostnad i planbeslut	Bedömd total-kostnad vid byggstartsbeslut	Verklig kostnad (slutlig)	Kostnadsförändring jmf med plan	Kostnadsförändring jmf med byggstartsbeslut	Beräknad NKK1 i plan (branschindex)	Uppföljd NKK2 (branschindex)
ERTMS, Västerdalsbanan	J	2004	126	114	117	-7%	3%	0,3	0,32
Kalix-Morjärv-Boden, elektrifiering och upprustning samt Haparanda-Kalix, ny bana	J	2004	4 460	4 343	4 082	-8%	-6%	0,9	0,91
E18 Hjulsta-Kista ¹	V	2004	3 417	3 672	2 725	-20%	-35%	5,3	7,44
E18 Trafikplats Kallhäll	V	2004	52	56	49	-6%	-14%	0,8	0,9
E22 Rolsberga-Fogdarp	V	2010	249	215	195	-22%	-10%	-0,5	-0,4
Väg 108 Holmeja-Klågerup	V	2010	125	106	137	10%	23%	0,4	0,3
Väg 268 Vallentuna C	V	2010	262	262	340	30%	23%	1,3	0,8
Väg 76 Förbifart Norrtälje, etapp 2 och 1	V	2010	339	407	339	0%	-20%	1	1
Totalt			9 030	9 175	7 984	-12%	-15%	9,5	11,27
Uppföljning av kostnader beräknat med nettoprisindex									
Objekt/projekt	Trafik slag	Aktuellt regeringsbeslut vid byggstart	Bedömd kostnad i planbeslut	Bedömd total-kostnad vid byggstartsbeslut	Verklig kostnad (slutlig)	Kostnadsförändring jmf med plan	Kostnadsförändring jmf med byggstartsbeslut		
ERTMS, Västerdalsbanan	J	2004	84	88	106	26%	17%		
Kalix-Morjärv-Boden, elektrifiering och upprustning samt Haparanda-Kalix, ny bana	J	2004	2 899	3 642	3 721	28%	2%		

E18 Hjulsta-Kista	V	2004	2 497	3 278	2 604	4%	-26%
E18 Trafikplats Kallhäll	V	2004	48	56	49	2%	-14%
E22 Rolsberga-Fogdarp	V	2010	231	198	194	-16%	-2%
Väg 108 Holmeja-Klågerup	V	2010	115	104	136	18%	24%
Väg 268 Vallentuna C	V	2010	242	242	335	38%	28%
Väg 76 Förbifart Norrtälje, etapp 2 och 1	V	2010	314	399	333	6%	-20%
Totalt			6 430	8 007	7 478	16%	-7%

¹ I stället för branschindex har ett projektspecifikt index använts.

Redovisning av affärsverken

Ekonomiskt resultat

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som inom sitt ansvarsområde ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.

Verksamheten finansieras i huvudsak genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter samt övriga intäkter från exempelvis försäljning av sjökortsdata och uthyrning av isbrytare. Sjöfartsverket tilldelas även anslag som ersättning för sjö- och flygräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåttrafiken samt för viss kanaltrafik. För att få full kostnadsäckring för sjö- och flygräddningsverksamheten ökades de årliga anslagen permanent med 45 miljoner kronor från 2014. Åren 2014–2016 tilldelades Sjöfartsverket tillfälligt ökade anslag om 300 miljoner kronor för utgifter för isbrytning och drift av kanaler.

De totala intäkterna för 2014 uppgick till 2 354 (1 920) miljoner kronor varav 551 (206) miljoner kronor utgörs av intäkter från anslag.

Tabell 3.17 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2013	Intäkter 2014	Resultat 2013	Resultat 2014
Sjöfartsverket, totalt	1 920	2 354	-31	346
Sjöfartsintäkter	1 347	1 399		
Övriga rörelseintäkter	367	404		

Resultatet efter finansiella poster för 2014 uppgick till 337 (-58) miljoner kronor. Vid utgången av 2012 och 2013 var det egna kapitalet negativt. Vid utgången av 2014 uppgick det egna kapitalet till 252 (-85) miljoner kronor.

Resultatförbättringen för 2014 kan främst förklaras av anslagsökningen på 345 miljoner kronor vars syfte främst var att förbättra den finansiella ställningen.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2014 var att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel, samt att soliditeten långsiktigt ska uppgå till minst 25 procent.

Tabell 3.18 Översikt av de ekonomiska målen 2012–2015

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2012	Mål 2013	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	Neg	3,5	Neg	3,5	Neg	3,5
Soliditet (%)	Neg	25	Neg	25	7,3	25

Sjöfartsverket har inte uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste åren. Ökade kostnader för isbrytningen som följd av tidigare hårda isvintrar, omvärderingar av pensionsskulden som

följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga har haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Sjöfarten har också upplevt minskade godsvolymer och ett minskat antal anlop, vilket har lett till minskade intäkter från farledsavgifter. Även lotsvolymerna har minskat, men genom avgiftsökningar är intäkterna från lotsningen i princip oförändrade jämfört med 2013.

Sjöfartsverket har genomfört ett omfattande internt effektiviseringsarbete och har realiserat stora kostnadsbesparingar med bibehållen verksamhet.

Regeringen följer noga den ekonomiska utvecklingen hos Sjöfartsverket och avser att utvärdera den ekonomiska styrningen och organisationen för att säkerställa att den verksamhet Sjöfartsverket bedriver kan upprätthållas i ekonomisk balans.

Uppföljning av investeringsplaner

Sjöfartsverkets investeringar uppgick för 2014 till 398 miljoner kronor. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i nya räddningshelikoptrar, nytt kustradionät och nya lotsbåtar. Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2012–2014 omfattade totalt 1 164 miljoner kronor. I stora drag ligger investeringarna i nivå med det prognostiserade utfallet. De största investeringarna är farleds- och kanalförbättringar samt investeringar i ett nytt helikoptersystem för sjö- och flygräddningen. Sjöfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel. Bemyndigande finns att inom en ram om 500 miljoner kronor ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar, varav 240 miljoner kronor hittills har utnyttjats.

Luftfartsverket

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket ska inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten. Luftfartsverket ska också nationellt och internationellt främja forskning, utveckling och införande av ny teknik av betydelse

för verksamheten. Luftfartsverket får härutöver bedriva utbildning av flygledare och direkt eller genom till verket knutna bolag bedriva tjänsteexport inom sitt verksamhetsområde. Affärsverksamheten finansieras genom Luftfartsverkets andel av avgifter på luftfarten, den s.k. en route-avgiften och intäkter i verksamheten. Den övervägande delen av Luftfartsverkets inkomster kommer från den en-routeverksamheten.

Tabell 3.19 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

	Intäkter 2013	Intäkter 2014	Resultat 2013	Resultat 2014
Luftfartsverket, totalt	3 093	2 580	79	-277
Luftfartsintäkter	2 170	1 627		
Övriga rörelseintäkter	922	953		

Luftfartsverket styrs med mål för räntabilitet och soliditet. Luftfartsverkets mål för 2014 var att ge en avkastning på fyra procent på eget kapital samt att uppnå en soliditet på 15 procent.

Luftfartsverkets resultat efter skattemot svarighet uppgick för 2014 till 82 miljoner kronor, vilket motsvarar 8 procent på eget kapital. Luftfartsverket överträffade alltså målet för räntabilitet. Resultatet överträffar också den prognos om 49 miljoner kronor som redovisades i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Såväl intäkter som kostnader är betydligt lägre än föregående år, beroende dels på avgiftsförändringar (en route), dels på förändringar av pensionsskulden. Rörelseresultatet är för året negativt (se tabell 3.9). Skillnaden mellan det negativa rörelseresultat som redovisas i tabellen och det redovisade resultatet efter finansiella poster utgörs av de finansiella posterna, och där främst den under 2014 positiva resultateffekten av ränteförändringen vid beräkningen av den resultatpåverkande delen av pensionsskulden. Årets avsättningar till pensioner inklusive löneskatt är 77 miljoner kronor lägre än föregående år beroende på en under året högre ränta i beräkningsgrunderna för pensionsskulden. Luftfartsverket har också fortsatt bedrivit ett aktivt arbete med att reducera rörelsekostnaderna. Resultatet för 2014 påverkas därutöver negativt av en nedskrivning av anläggningstillgångarna, med anledning av en genomgång och omvärdering av de berörda anlägg-

ningarna. I tabellen nedan redovisas rörelseintäkter och rörelseresultat.

Soliditeten uppgick per den 31 december 2014 till 14 procent. Den innebär att soliditeten är något högre än föregående år då den var 13 procent. Målet för soliditet nåddes dock inte fullt ut. Det är fortsatt pensionsskulden och den låga räntenivån som är orsak till att soliditetsmålet inte nås. Även om räntenivån 2014 innebar en viss förbättring kvarstår räntan på en mycket låg nivå.

Tabell 3.20 Översikt av de ekonomiska målen 2012–2015

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2012	Mål 2013	Utfall 2013	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015
Resultat efter skattemot-svarighet	5		74		65	
Räntabilitet på eget kapital efter skattemot-svarighet (%)	1	4	10	4	8	4
Soliditet (%)	13	15	13	15	14	15

Uppföljning av investeringsplaner

Vid budgeteringstillfället prognostiserades utfallet avseende investeringar 2014 till 120 miljoner kronor. Det faktiska utfallet för 2014 uppgår till 119 miljoner kronor. Det innebär att utfallet ligger mycket nära prognosen. Stora investeringsposter under året var fortsatt utveckling av flygtrafikledningssystemet COOPANS, ersättningsinvesteringar avseende radar, kommunikationsnätverk och byggnader.

3.5 Politikens inriktning

3.5.1 Investeringar i infrastruktur

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Miljöpåverkan från transportsektorn och dess utsläpp av växthusgaser ska minska. En väl utformad transportförsörjning bidrar också till en förbättrad matchning på arbetsmarknaden.

Regeringen har höga ambitioner när det gäller att säkerställa kvaliteten på befintlig transpor-

tinфраstruktur och utveckla transportsystemet i stort. Det har tidigare tagit sig uttryck i bl.a. den beslutade och aviserade satsningen på järnvägsunderhåll på 620 000 miljoner kronor 2015 och 1 240 miljoner kronor per år 2016–2018. De satsningar som regeringen nu föreslår på infrastrukturområdet uppgår tillsammans med de i 2015 års ekonomiska vårproposition till drygt 1 700 miljoner kronor 2016. Flera satsningar är inriktade mot regional tillväxt och landsbygden och beskrivs därför i ett senare avsnitt om transporter i hela landet.

I budgetpropositionen för 2015 ingick därutöver en satsning på statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i tätort. Satsningen föreslogs uppgå till 500 miljoner kronor årligen 2015–2018. Detta planeras att omsättas genom ett ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer.

Infrastrukturinvesteringar kräver en långsiktig planering. Arbetet med nästkommande planperiod för transportinfrastrukturen 2018–2029 pågår nu och bedöms fastställas under våren 2018. Senast den 30 november 2015 ska Trafikverket rapportera sitt inriktningsunderlag inför nästa planperiod.

Det är också angeläget att konkurrensvillkoren för godstransporter på järnväg är goda. Kommande år prognostiseras en höjning av banavgifterna baserat på gällande lagstiftningskrav. Regeringen har i kompenserande syfte uppdragit åt Trafikverket att se över de EU-rättsliga förutsättningarna för att underlätta ekonomiskt för järnvägsföretagen (dnr N2015/04606/TS). Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2015. Regeringen avser att återkomma till riksdagen om förutsättningar för sådana eventuella kompenserande åtgärder, men föreslår redan nu att 75 miljoner kronor per år avsätts 2016–2019 för ändamålet.

Sverige behöver investera i såväl transportinfrastruktur som bostadsbyggande. Ett robust och effektivt transportsystem med god kapacitet är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige. Sveriges geografi understryker transportsystemets betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Därför är transportpolitiken och satsningar på infrastruktur avgörande för Sveriges framtida utveckling. En proposition med förslag till politisk inriktning och ekonomiska ramar för vidmakthållande och utveckling av transportsystemet planeras till

hösten 2016. Utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna utreds inom ramen för Sverigeförhandlingen. De nya stambanorna ska i huvudsak finansieras genom anslag, men Sverigeförhandlingen ska enligt givna direktiv även analysera möjligheterna till alternativa finansieringskällor.

Regeringens transport- och infrastrukturpolitik ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Därmed kan transportsystemet bidra till en mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet. Regeringen anser att stor vikt ska läggas vid att begränsa negativa miljöeffekter inom och kring infrastrukturen, t.ex. vad gäller landskapspåverkan, biologisk mångfald, buller och barriäreffekter.

3.5.2 Förbättrad kollektivtrafik

En väl fungerande och tillgänglig kollektivtrafik är viktig för att bl.a. minska transportsektorns miljöpåverkan, inklusive klimatutsläppen och öka tillgängligheten till gagn inte minst för arbetspendling. Riksdagen tillkännagav för regeringen som sin mening i juni 2015 vad trafikutskottet anför om statens roll i att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att kollektivtrafikbranschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås (bet. 2014/15:TU15, rskr. 2014/15:207). Kollektivtrafik är i huvudsak ett kommunalt och regionalt ansvarsområde. Det är dock enligt regeringen viktigt att staten bidrar aktivt till att förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Regeringen har flera möjligheter till åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för kollektivt resande, framförallt gäller det förbättring av transportinfrastrukturen och genom de regler som styr förhållandena på transportområdet. Det är också angeläget att samhällsplaneringen generellt och i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Regeringen stöder en sådan utveckling genom bl.a. det ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer 2015–2018.

3.5.3 Transportsystem i hela landet

Regeringen föreslår att energiskatten på bensin och dieselbränsle höjs, vilket stärker bränslesnåla fordons konkurrenskraft och ökar drivkraften för att samåka, cykla eller använda kollektivtrafik. Samtidigt är tillgången till kollektivtrafik som alternativ till bil begränsad på landsbygden. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen därför satsningar på kollektivtrafik i landsbygd samt på förbättrat vägunderhåll respektive järnvägsunderhåll. Satsningen på kollektivtrafik i landsbygd föreslås uppgå till 200 miljoner kronor 2016 och beräknas uppgå till 210 – 230 miljoner kronor per år 2017–2019. Trafikverket ska samråda med länen om vad som kan uppnås i respektive län och därefter föreslå regeringen hur medlen bäst används. Ett exempel på åtgärd kan vara förbättringsåtgärder på järnvägar i landsbygden som är viktiga för kollektivtrafiken. Det kan även omfatta investeringar som främjar ökat kollektivtrafikresande med buss. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) kommer att ges i uppdrag att genomföra en studie om hur exempelvis innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden.

Vägunderhållet föreslås öka med 100 miljoner kronor 2016. För 2017–2019 beräknas motsvarande belopp per år. Satsningen inriktas på åtgärder för bärighet, tjälsäkring och beläggning. Det är åtgärder som är viktiga för regional tillväxt och vägnätet på landsbygden.

I avsikt att förbättra järnvägssystemets funktionalitet samt främja regional tillväxt och landsbygdens förutsättningar föreslås järnvägsunderhållet också öka med 100 miljoner kronor 2016–2019. Trafikverket kommer att ges i uppdrag av regeringen att återkomma om underhållsåtgärder som i närtid kan öka järnvägens funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna. Satsningen på järnvägsunderhållet kompletterar regeringens redan beslutade och aviserade satsning på järnvägsunderhåll 2015–2018 som koncentrerats till de stora och mest trafikerade områdena.

3.5.4 Järnvägens konkurrenskraft och säkerhet

Drift och underhåll av transportsystemet

Drift och underhåll av landets järnvägar och vägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och tillgänglighet och utgör därmed en viktig förutsättning för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minimera transporternas miljöpåverkan. Genom ökad tillgänglighet skapas regionintegrering och regionförstoring, vilket har stor positiv påverkan på tillväxt, arbetslöshet och arbetsmarknaden. Resenärer och transportköpare ska kunna lita på att transportsystemet håller en hög kvalitet. Ett tillförlitligt och robust transportsystem i hela Sverige kräver att tillräckliga resurser avsätts för drift och underhåll.

Sverige har under många år satsat för små resurser på drift och underhåll av järnvägssystemet, vilket bidragit till den förseningsproblematik som systemet dras med framför allt vintertid. Regeringen anser att det är viktigt att förstärka underhållet på järnvägen för att minska trafikstörningar och andra problem som förorsakar samhället och näringslivet onödiga kostnader samt för att öka järnvägens konkurrenskraft.

Under 2015 genomfördes en förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen med 620 miljoner kronor som en följd av riksdagens beslut med anledning av propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). I 2015 års ekonomiska vårproposition aviserades även en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år. Ett tillförlitligt och tillgängligt transportsystem är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök samt minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan. En förstärkning av underhållet skapar även arbetstillfällen i bl.a. maskin-, åkeri-, samt järnvägs- och anläggningsbranschen.

Ett järnvägssystem som klarar framtidens utmaningar

Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och väl fungerande transporttjänster med tåg är viktigt för att uppnå flera mål om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion, minskad klimat- och miljöpåverkan samt färre dödade och skadade i trafiken. En mer konkurrenskraftig järnväg skulle bidra till regeringens ambition att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart.

Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare ska göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredaren har antagit namnet Utredningen om järnvägens organisation. Utredaren överlämnade i december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83) och i mars 2015 delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42). Uppdraget ska slutredovisas senast den 23 december 2015.

Regeringen anser att utredningens delbetänkanden förstärker bilden av att det finns möjligheter att förbättra järnvägens funktionssätt och skapa förutsättningar för att transportkunderna ska kunna erbjudas bättre och effektivare transporttjänster med tåg. Det svenska järnvägssystemet står inför ett antal utmaningar såsom att tillhandahålla infrastrukturkapacitet och transportlösningar av tillräcklig omfattning och kvalitet samt att åstadkomma nödvändig samverkan mellan berörda aktörer.

Regeringen ser påtagliga behov av att identifiera åtgärder som ytterligare skulle kunna förbättra järnvägens funktionssätt och avser att noga överväga utredarens förslag och rekommendationer. Regeringen kommer att vidta åtgärder som leder till ett järnvägssystem som bättre klarar framtidens utmaningar och bidrar till ett mer sammanhållet system där det är lämpligt. Till dessa åtgärder hör att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

Fortsatt satsning på Norrtåg

I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) föreslog regeringen att en försöksverksamhet skulle bedrivas i form av ett gemensamt statligt och regionalt utvecklingsprojekt på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Projektet skulle pågå under en begränsad period om högst 10 år. Syftet är att pröva bättre trafiklösningar inom upphandlad trafik över länsgränser för att främja regional utveckling.

Norrtågsförsöket skulle ha startat 2011 men kom inte i full drift förrän 2012. Norrtågsförsöket är en viktig satsning för tillgänglighet, pendling och utveckling i fyra Norrlandslän. För att satsningen ska ges tid och förutsättningar att reellt påverka tillgängligheten avser regeringen att inom ramen för redan anvisade ramar avsätta medel för utvecklad trafik för trafikperioden 2017–2021 med högst 20 miljoner kronor per år.

3.5.5 Verka för en konkurrenskraftig transportsektor med rättvisa villkor

Ordning och reda på arbetsmarknaden

Regeringen prioriterar goda arbetsvillkor och en sund konkurrens inom transportsektorn. Det är av vikt både för att säkra en god arbetsmiljö, hög trafiksäkerhet, hållbar utveckling och för en långsiktigt robust tillväxt. Sverige ska inte konkurrera med lägre löner och sämre arbetsvillkor utan med kunskap, innovation och produktivitet utveckling. I regeringens arbete med att åstadkomma ordning och reda på arbetsmarknaden är villkoren inom transportsektorn av vikt. Villkoren har under senare år förändrats genom nya typer av anställningsformer och även genom att alternativa företagskonstruktioner har börjat tillämpas i större utsträckning.

EU-kommissionen har aviserat större lagstiftningspaket för såväl luftfartssektorn som vägtransportsektorn. Regeringen har klargjort att den kommer att verka för att kommissionen ska presentera ett förslag till ändring av förordningarna om godstransporter på väg som bidrar till entydiga och rättvisa villkor för tillträde till den inre vägtransportmarknaden och att kommissionens paket för luftfart ska innehålla förslag som motverkar försämrade arbetsvillkor och en snedvriden konkurrenssituation inom den civila luftfarten.

Sveriges påverkansarbete internationellt och gentemot EU-kommission bör inriktas på ökad säkerhet och effektivitet, minskad miljöbelastning och likvärdiga konkurrensvillkor. Goda arbetsvillkor inom transportsektorn kan också bidra till högre trafiksäkerhet och bättre miljö.

Den maritima strategin och sjöfartsinitiativet

Regeringen har tagit flera initiativ för att stärka de olika trafikslagets konkurrenskraft och förutsättningar att bidra till en utveckling av transportsystemet. Här kan nämnas den maritima strategin och ett kommande sjöfartsinitiativ.

Den maritima strategin, som presenterades den 28 augusti 2015, syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Strategin inkluderar utöver sjöfarten även andra näringar, som bl.a. fiske, maritim tillverkningsindustri, energi, och turism.

Ett kommande sjöfartsinitiativ syftar bl.a. till att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. En starkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för regeringens ambitioner att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader, samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Aktuella åtgärder för att stärka sjöfarten är bl.a. förenklingar vad avser registrering av fartyg och införandet av tonnageskatt.

Utvecklad statistik om maritima näringar och uppföljning av maritim strategi

Inom ramen för arbetet med den maritima strategin har bl.a. behovet av en utvecklad uppföljning avseende de maritima näringarna uppmärksamats. Behovet består dels i utvecklad kunskap och statistik kring de enskilda maritima näringarna, dels i att åstadkomma en långsiktig uppföljning och utvärdering av utvecklingen. På vissa områden saknas tillgänglig statistik och nyckeltal helt och hållet, medan statistiken på andra områden inte alltid är jämförbar mellan olika branschsegment. Därutöver saknas en regelbunden sammanställning för de maritima näringarna som helhet.

En sådan statistik utgör en grundförutsättning för att kunna följa upp och utvärdera effekterna

av åtgärder som vidtagits för att utveckla näringarna såväl som för att identifiera behov av åtgärder för att utveckla de maritima näringarna. För att möjliggöra ett framtida utvecklingsarbete kring de maritima näringarna föreslår regeringen en satsning om 4 miljoner kronor per år från och med 2016.

Tonnageskatt

Omkring 90 procent av Sveriges export och import transporteras någon gång under transportkedjan med fartyg. Sjöfarten är därmed en livsnerv för handeln med omvärlden, men ytterst också för Sveriges välbefinnande. Sjöfartsnäringen verkar på en global marknad, vilket påverkar förutsättningarna för näringen. Det är av största vikt att svenska rederier i internationell trafik har konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i jämförbara länder i Europa. En skillnad mellan Sverige och dessa länder är att Sverige inte har infört ett tonnageskattesystem. För att svenska rederier ska få likvärdiga konkurrensvillkor kommer regeringen att under riksmötet återkomma till riksdagen med ett förslag om att ett system med tonnageskatt införs i Sverige.

Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen hade i uppdrag att föreslå åtgärder som ökar andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Utredningen presenterade i februari 2015 ett förslag till tonnageskattesystem i betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem, (SOU 2015:4). För att svenska rederier ska få konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i jämförbara länder i Europa avser regeringen att under riksmötet återkomma till riksdagen med ett förslag om att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Den kommande lagstiftningen ska följas upp och effekterna av ett system med tonnageskatt utvärderas (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 6.8).

3.5.6 Ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten

Regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis genom mittseparering av väg-

sträckor, användning av trafiksäkerhetskameror och justerade hastighetsgränser. Detta arbete kommer att fortsätta. Sverige har i dag ett etappmål om högst 220 döda i vägtrafiken och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel till 2020. Ambitiösa mål har stor betydelse för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i bl.a. vägtrafiken.

Det är viktigt att arbetet fokuserar på ökad trafiksäkerhet för utsatta trafikantgrupper såsom cyklister och gångtrafikanter, samt barn och äldre. Här har kommunerna en viktig roll att spela eftersom en stor del av gåendet och cyklandet sker inom tätorter. Regeringen vill uppmuntra alla berörda aktörer att ta ett ansvar och medverka till ökad trafiksäkerhet. Sverige befinner sig i framkant internationellt i trafiksäkerhetsfrågor och svenska företag utvecklar produkter med stark internationell efterfrågan. Ett intensifierat arbete kan bidra till både säkrare trafik i Sverige och ett stärkt innovationsklimat för nya produkter och tjänster för ökad trafiksäkerhet, vilket bidrar till att nå målet att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Åtgärder för ökad trafiksäkerhet, såsom ITS-system för variabla hastighetsgränser och trafikinformation, kan även innebära fördelar för miljö och hälsa genom lägre utsläpp och mindre buller.

Regeringen har inlett arbetet med näst kommande planperiod för transportinfrastrukturen 2018–2029. Inom ramen för detta arbete kommer regeringen att säkerställa att trafiksäkerhetsfrågor belyses grundligt och att politiken utvecklas i syfte att stärka trafiksäkerheten inom alla transportslag.

3.5.7 Nationell cykelstrategi

I arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är det angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar. Cykling är bra för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken. Regeringen föreslår därför en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder. Satsningen föreslås uppgå till 25 miljoner kronor 2016 och beräknas till 75 miljoner kronor 2017. Regeringen avser att arbeta för en ökad och säker cykling. Ett led i detta arbete är att i dialog med berörda aktörer ta fram en nationell cykelstrategi. Kommunerna har en central roll i arbetet för att främja cykling

genom deras ansvar för cykelinfrastrukturen i tätorterna.

Cykling ses i allt större utsträckning som ett eget transportsätt. I arbetet med att uppnå ett mer hållbart transportsystem är det angeläget att cyklingens andel av det totala resandet ökar. Cykling är bra för klimatet, för folkhälsan och för att minska trängseln i stadstrafiken. Regeringen verkar för ökad och säker cykling och ett led i arbetet är att ta fram en nationell cykelstrategi.

Den övervägande delen av cyklandet sker i form av korta resor, i snitt ca 3 km, lokalt och i viss mån regionalt. Det betyder att kommunerna har ett stort ansvar som väghållare för cykelinfrastrukturen i tätorterna. Många kommuner gör också stora och viktiga insatser för ökad cykling. En nationell strategi syftar till att ge goda förutsättningar för alla aktörer att ta sitt ansvar. De verktyg regeringen har till sitt förfogande är främst anslag, regler, myndighetsstyrning samt forskning och utveckling.

Strategin bör tas fram i samarbete med kommuner, cykelorganisationer och andra intressenter. Regeringens ambition är att återkomma till riksdagen i frågan under 2016.

3.6 Budgetförslag

3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.21 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2014	Utfall	17 935 388		-906 346
2015	Anslag	21 718 542 ¹	Utgifts-prognos	18 854 267
2016	Förslag	23 454 645		
2017	Beräknat	23 853 850 ²		
2018	Beräknat	24 644 045 ³		
2019	Beräknat	25 719 894 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 24 026 843 tkr i 2016 års prisnivå.

³ Motsvarar 24 602 221 tkr i 2016 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 25 215 582 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- museiverksamhet inom transportområdet,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafikanläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemavgifter,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till

- Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
 - eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar,
 - åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
 - inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock), samt
 - ersättning till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS.

Kompletterande information

Bestämmelser som anknyter till anslaget användning finns i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Genom 2013 års Stockholmsförhandling har staten den 7 januari 2014 slutit avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun. Enligt avtalet ska staten bidra med statlig medfinansiering till tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm.

Ytterligare bestämmelser som anknyter till anslaget användning finns i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Ett statligt investeringsbidrag till Sälens flygplats förutsätter ett godkännande av EU-kommissionen.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligt rättsliga avgifter inklusive avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, bron över Motalaviken på riksväg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på väg E4. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjerederiet. Utgångspunkten för Färjerederiet är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Trafikverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnads-täckning ska uppnås. Trafikverket beslutar efter samråd med Ekonomistyrningsverket om pris-sättningen för uppdragsverksamheten. Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdata-basen.
- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Upprätthållande av ett lager av reservbro-materiel.

I tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas innefattar endast trafikavgifter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter, för uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvarme och specialtransporter ingår inte. Trafikverket uppskattar intäkterna från andra avgifter till 165 miljoner kronor 2016 och till 185 miljoner kronor 2017. Av dessa bedöms intäkterna från kvalitetsavgifter vara 120 miljoner kronor 2016 och 140 miljoner kronor 2017. Trafikverkets kostnader för betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och i trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket belastar anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 220 miljoner kronor 2016 och 250 miljoner kronor 2017.

Tabell 3.22 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2016	2017
Färjerederiet		
Intäkter	90 000	92 000
Kostnader efter finansnetto	88 000	90 000
Resultat efter finansnetto	2 000	2 000
Kostnadstäckning i procent	102	102
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet¹		
Intäkter	2 265 000	2 256 000
Kostnader	2 216 000	2 214 000
Resultat	49 000	42 000
Kostnadstäckning i procent	102	102
Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	81 000	83 000
Kostnader	81 000	83 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Riksväg 50 Motala		
Intäkter	14 000	14 000
Kostnader	14 000	14 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
E 4 Sundsvall		
Intäkter	45 000	50 000
Kostnader	45 000	50 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Förrarprovsavgifter		
Intäkter	441 000	441 000
Kostnader	428 000	437 000
Resultat	13 000	4 000
Kostnadstäckning i procent	103	101
Banavgifter		
Intäkter	1 462 000	1 582 000
Kostnader	1 462 000	1 582 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Sjöfartsstöd		
Intäkter	1 000	1 000
Kostnader	1 000	1 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Järnvägsutbildning		
Intäkter	59 000	62 000

Kostnader	58 000	60 000
Resultat	1 000	2 000
Kostnadstäckning i procent	102	103
Förvaltning av järnvägsfordon		
Intäkter	73 000	73 000
Kostnader	38 000	38 000
Resultat	35 000	35 000
Kostnadstäckning i procent	192	192

¹ Övriga avgifter består av bl.a. uthyrning av förrarprovsvagnar vid prov, information, service och rådgivning, uthyrning av lokaler, uthyrning av reservbroar, teletjänster, elförsäljning och fastighetsförvaltning.

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.23.

Tabell 3.23 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2016	2017
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	20 000	20 000
Kostnader	20 000	20 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och av länen i länsplanerna för regional transportinfrastruktur (dnr N2014/01779/TE, m.fl.). Trafikverkets och lärens investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och den nya Fonden för ett sammanlänkat Europa CEF samt förskotteringar. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag.

Trafikverket beräknar att under 2016 genomföra investeringar för cirka 23 688 miljoner kronor, se tabell 3.24.

Tabell 3.24 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019	Totalt
Större investeringar i nationell plan ¹							
Väg	4 992	3 451	4 890	7 311	11 561	13 772	45 977
Järnväg	7 481	9 631	9 073	8 712	8 062	9 870	52 829
Sjöfart	30	143	244	925	341	107	1 790
Luftfart	0	50	51	51	50	51	253
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	1 864	1 771	3 063	2 405	2 554	2 383	14 040
Investeringar i regional plan ²	3 022	3 260	3 122	3 238	2 995	2 869	18 506
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	307	848	1 190	1 356	1 378	1 408	6 487
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg	494	673	808	846	903	931	4 655
El- och teleinvesteringar	1 133	531	522	313	566	566	3 631
Investeringar i anläggningstillgångar (väg)	100	210	430	400	235	125	1 500
Investeringar i anläggningstillgångar (järnväg)	100	315	295	250	215	125	1 300
Summa investeringar	19 523	20 883	23 688	25 807	28 860	32 207	150 968
Finansiering							
Anslag	15 695	16 879	20 650	21 084	22 038	23 694	120 040
Lån i Riksgäldskontoret	2 351	1 102	1 248	2 806	5 521	7 018	20 046
Förskottering väg och järnväg.	-19	583	-545	-389	-309	-84	-763
Medfinansiering väg och järnväg (inkl. EU-finansiering)	1 496	2 319	2 335	2 306	1 610	1 579	11 645
Summa finansiering	19 523	20 883	23 688	25 807	28 860	32 207	150 968

¹ Inklusiva lån för investeringar som kommer att finansieras av intäkter från trängselskatter eller vägavgifter, förskottering och medfinansiering, däribland TEN-medel.

² Inklusiva förskottering och medfinansiering, däribland TEN-medel.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

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

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 2,10 procent, 3,30 procent, respektive 4,00 procent använts för åren 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,25 procent använts.

I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, som t.ex. Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg samt Ostlänken mellan Järna och Linköping. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs

en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

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

Tabell 3.25 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019–2050
Ingående åtaganden	87 237 063	89 284 396	93 867 000			
Nya åtaganden	18 693 000	20 161 604	9 373 000			
Infriade åtaganden	-16 646 000	-15 579 000	-11 936 000	-11 949 000	-9 128 000	-70 227 000
Utestående åtaganden	89 284 396	93 867 000	91 304 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	99 350 000	94 800 000	91 600 000			

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2016 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

Skälen för regeringens förslag: 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 vägavgifter. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter belastar också låneramen.

Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.26 (beräknad nettoupplåning) innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda inbesparade driftsmedel från färjetrafiken.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade både i Sverige och i Norge. De två staternas regeringar är nu överens om att alla betalstationer ska lokaliseras till den norska delen av den nya Svinesundsförbindelsen och att avgifter ska tas ut med stöd av automatiska betalstationer. Av denna anledning undertecknade regeringen under 2015 ett nytt avtal med den norska regeringen avseende den nya Svinesundsförbindelsen. Det nya avtalet är ett konsoliderat avtal som ersätter det ursprungliga avtalet från 2002. De svenska lånen för Svinesundsförbindelsen beräknas vara slutamorterade 2022.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tolled–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr och Rv

49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (dnr N2014/01779/TE, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2014–2025 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Det gäller de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen respektive Västsvenska infrastrukturpaketet delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter samt de vägavgiftsfinansierade broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 53 000 miljoner kronor i enlighet med den av riksdagen beslutade planeringsramen⁴ för sådana investeringar. I detta inkluderas även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

Låneramen 2016 för ovan angivna ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 42 000 miljoner kronor.

I tabell 3.26 redovisas Trafikverkets nettoupplåning med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 3.27 redovisas den ackumulerade skulden 2014–2025, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.26.

⁴ Planeringsramen i 2013 års prisnivå för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter som beslutades med anledning av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) ska uppgå till 53 000 miljoner kronor för perioden 2010–2025 och komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2014–2025 som uppgår till 522 000 miljoner kronor i 2013 års prisnivå.

Tabell 3.26 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2014–2025

Miljoner kronor

	Skuld 2014- 12-31	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023- 2025	2025- 12-31
Broinvesteringar	55	-8	-8	-8	-7	-6	-2	-2	-1	-3	10
E6 Svinesundsförbindelse	476	-49	-51	-54	-57	-59	-62	-66	-67	-11	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	54	-54								0	0
Prioriterade vägprojekt	4 843	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-720	2 200
E 4 Sundsvall	1 315	45	-23	-23	-31	-16	-18	-20	-22	-81	1 126
Rv 50 Motala–Mjölby	483	1	1	0	0	0	-2	-2	-3	-11	467
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	0	0	0	22	186	11	111	417	746
Investeringar i Stock- holmsregionen	0	0	0	1 843	4 370	5 726	5 855	4 905	2 519	5 329	30 547
Skurubron	0	0	0	0	135	403	190	-9	-11	-41	667
El- och teleanläggningar	4 812	309	280	58	288	266	243	219	196	315	6 986
Prioriterade järnvägsprojekt	15 159	-266	-266	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-1 851	9 074
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	0	0	0	0	51	974	174	744	2 615	4 558
Botniabanan	14 949	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-1 287	10 230
Summa	44 595	-416	-261	930	3 612	5 101	6 078	3 921	2 180	4 671	70 411

Tabell 3.27 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2014–2025

Miljoner kronor

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2025 ¹
Broinvesteringar	55	47	39	31	24	18	16	14	13	10
E6 Svinesundsförbindelse	476	427	376	322	265	206	144	78	11	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	54									
Prioriterade vägprojekt	4 843	4 603	4 363	4 123	3 883	3 643	3 403	3 160	2 920	2 200
E 4 Sundsvall	1 315	1 360	1 337	1 314	1 283	1 267	1 249	1 229	1 207	1 126
Rv 50 Motala–Mjölby	484	485	485	485	485	485	483	481	478	467
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	0	0	0	22	207	218	329	746
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	0	1 843	6 213	11 939	17 794	22 699	25 218	30 547
Skurubron	0	0	0	0	135	538	728	719	708	667
El- och teleanläggningar	4 812	5 121	5 401	5 459	5 747	6 013	6 256	6 475	6 671	6 986
Prioriterade järnvägsprojekt	15 159	14 893	14 627	14 010	13 393	12 776	12 159	11 542	10 925	9 074
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	0	0	0	0	51	1 025	1 199	1 943	4 558
Botniabanan	14 949	14 520	14 091	13 662	13 233	12 804	12 375	11 946	11 517	10 230
Summa	44 595	44 179	43 918	44 848	48 460	53 561	59 639	63 560	65 740	70 411

¹ Den totala beräknade låneskulden uppgår 2023 till 66 640 miljoner kronor, 2024 till 67 208 miljoner kronor och 2025 till 70 411 miljoner kronor. Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2014–2022 samt 2025.

Kostnaden för räntor och amortering av lån för prioriterade infrastrukturobjekt, el- och teleanläggningar samt Botniabanan belastar anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. I tabell 3.28 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet för 2014–2025 för dessa kostnader.

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.

Vid beräkningen av anslagsbehovet har en kalkylränta på 2,10 procent, 3,30 procent, respektive 4,00 procent använts för åren 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,25 procent använts.

Tabell 3.28 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar åren 2014–2025

Miljoner kronor

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lån i Riksgäldskontoret												
Räntor vägar	78	90	100	140	150	140	140	130	120	110	100	90
Amorteringar vägar	272	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	322	334	380	383	401	412	417	460	512	545	587	569
Amorteringar järnvägar	467	488	509	872	895	917	940	963	985	1 008	1 031	1 047
Räntor Botniabanan	308	247	296	451	529	544	526	508	489	471	453	435
Amorteringar Botnia- banan	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan Villkorslån	19	17	21	20	21	22	23	26	29	32	35	35
Hyra matarledning	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Total anslagsbelastning	1 910	1 860	1 990	2 550	2 680	2 720	2 730	2 770	2 820	2 850	2 890	2 860

Regeringens överväganden

Främjande av kollektivtrafik i landsbygd

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen en tidsbegränsad satsning på kollektivtrafik i landsbygd. Satsningen föreslås uppgå till 199 miljoner kronor 2016, 209 miljoner kronor 2017, 210 miljoner kronor 2018 samt 230 miljoner kronor under 2019. Trafikverket ska samråda med länen om vad som kan uppnås i respektive län och därefter lämna förslag till regeringen om hur medlen bäst kan användas. Ett exempel på åtgärd kan vara förbättringsåtgärder på järnvägar i landsbygd som är viktiga för kollektivtrafiken. Det kan även omfatta investeringar som främjar ökat kollektivtrafikresande med buss. Regeringen föreslår därför att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 199 miljoner kronor 2016, 209 miljoner kronor 2017, 210 miljoner kronor 2018 samt 230 miljoner kronor under 2019.

Vidare föreslås att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ges i uppdrag att genomföra en studie om hur exempelvis innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden. Regeringen föreslår därför att anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ökas med 1 miljon kronor per år 2016–2017

Cykelsatsning

Cykling är ett transportsätt som så väl miljömässigt som ur ett folkhälsoperspektiv har

många fördelar. Regeringen gör en tvååring satsning på 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017 på cykelfrämjande åtgärder. Regeringen föreslår därför att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017.

Tonnageskatt

Regeringen avser att föreslå riksdagen att ett system med tonnageskatt införs. Den föreslagna åtgärden beräknas minska skatteintäkterna med 45 miljoner kronor per år från 2017.

Minskningen av statens intäkter finansieras delvis genom att anslagsmedlen till utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med sammanlagt 25 miljoner kronor per år från 2017. Därutöver minskas anslaget för sjöfartsstöd med 20 miljoner kronor per år från 2017. Mot bakgrund av detta föreslås anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 25 miljoner kronor per år från 2017 samt anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med 20 miljoner kronor per år från 2017.

De resurser som genom detta frigörs beräknas av regeringen utgöra en delfinansiering av effekterna vid införandet av tonnageskattesystemet.

Beredskapsflygplatser

Regeringen bedömer att det krävs en utökning av resurserna för att det nationella nätverket av öppna beredskapsflygplatser för samhällsviktiga lufttransporter ska kunna upprätthållas. Detta för att finansiera ökade kostnader för att hålla

flygledare och markpersonal i insatsberedskap samt ändrade öppethållandtider på flygplatserna. Regeringen föreslår mot bakgrund av detta en satsning om 2,5 miljoner kronor per år från 2016. Satsningen finansieras genom att anslagsmedlen till utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med sammanlagt 2,5 miljoner kronor per år från 2016. Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 2,5 miljoner kronor per år från 2016.

Statistik avseende maritima näringar

Regeringen föreslår i denna proposition en satsning med 4 miljoner kronor per år från 2016 för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet avseende maritima näringar. Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 4 miljoner kronor per år från 2016.

Förslag och beräkningar

Regeringens preliminära beräkning av anslaget fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.29 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2014	Budget 2015	Prognos 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Större investeringar i nationell plan ¹	10 146 713	11 024 125	10 086 494	12 367 779	13 142 490	14 178 438	15 819 841
Väginvesteringar	3 691 702	3 078 125	2 095 509	3 808 005	4 322 009	5 939 569	6 470 713
Järnvägsinvesteringar	6 425 000	7 820 000	7 812 026	8 265 189	7 949 309	8 089 540	9 192 763
Sjöfartsinvesteringar	30 011	76 000	130 196	243 617	820 386	99 392	105 705
Luftfartsinvesteringar	0	50 000	48 763	50 968	50 786	49 936	50 660
Övriga investeringar	1 863 772	2 721 086	1 824 784	4 020 022	3 217 729	3 339 615	2 628 036
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	1 863 772	2 221 086	1 727 259	3 062 794	2 387 627	2 531 303	2 355 279
Kollektivtrafiksatsning	0	500 000	97 525	500 601	500 000	500 850	0
Investeringar i regional plan	2 404 905	3 107 857	3 179 695	3 219 534	3 197 510	2 858 324	2 899 760
Övrig verksamhet	1 800 006	1 786 700	1 805 765	1 831 152	1 773 897	1 754 175	1 786 288
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 077 761	1 035 300	1 031 998	999 372	976 650	960 311	983 975
Forskning och innovation	291 361	316 400	308 570	349 780	345 246	342 864	351 314
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	430 884	435 000	465 196	482 000	452 000	451 000	451 000
Räntor och återbetalning av lån ²	1 718 724	3 076 575	1 955 385	2 470 591	2 850 150	2 818 758	2 856 490
Räntor och återbetalning av lån för vägar	306 923	532 500	321 834	434 128	414 855	386 438	402 904
Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 411 801	2 544 075	1 633 551	2 036 463	2 435 295	2 432 321	2 453 586
Kammarkollegiets disposition	1 268	2 199	2 144	2 194	2 177	2 197	2 237
Summa	17 935 388	21 718 542	18 854 267	23 454 645	23 853 850	24 644 045	25 719 894

¹ Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 50 miljoner kronor.

² Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 4,5 procent. Den preliminära beräkningen av tilldelning av medel till den aktuella anslagsposten baseras därmed på en högre kalkylränta än den som använts vid beräkning av anslagsbehovet i tabell 3.28. Regeringen menar att det finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån för att kunna hantera eventuella räntehöjningar.

Tabell 3.30 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	21 718 542	21 718 542	21 718 542	21 718 542
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	-26 060	-182 246	10 817	407 790
Beslut ³	1 762 163	2 317 554	2 914 685	3 593 560
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt			1	1
Förslag/ beräknat anslag	23 454 645	23 853 850	24 644 045	25 719 894

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

³ Anslaget minskas för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 23 454 645 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 23 853 850 000 kronor, 24 644 045 000 kronor respektive 25 719 894 000 kronor.

3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur

Tabell 3.31 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur

Tusental kronor

2014	Utfall	19 715 800	Anslags- sparande	1 216 904
2015	Anslag	20 201 798 ¹	Utgifts- prognos	20 852 539
2016	Förslag	20 973 147		
2017	Beräknat	21 661 056 ²		
2018	Beräknat	21 310 031 ³		
2019	Beräknat	19 915 456 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 21 818 147 tkr i 2016 års prisnivå.

³ Motsvarar 21 273 865 tkr i 2016 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 19 524 957 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget 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 fakturahanteringskostnader för detta,
- stakning av vinterled till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik,
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, samt
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät.

Kompletterande information

Bestämmelser finns i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 20 700 000 000 kronor 2017–2021.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 2,10 procent, 3,30 procent, respektive 4,00 procent använts för åren 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,25 procent använts.

Avgörande för när ett åtagande inträffar enligt gällande redovisningsregler är vanligen när

respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

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

Tabell 3.32 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019–2021
Ingående åtaganden	14 965 500	17 134 400	16 745 800			
Nya åtaganden	9 616 000	11 125 400	12 370 000			
Infriade åtaganden	-7 447 000	-11 514 000	-8 822 000	-8 644 000	-6 103 000	-5 546 800
Utestående åtaganden	17 134 400	16 745 800	20 293 800			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	18 300 000	18 008 000	20 700 000			

Regeringens överväganden

Utökade resurser till vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet

Behovet av underhåll på järnvägen är mycket stort. Under 2015 genomfördes en förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen med 620 miljoner kronor som en följd av riksdagens beslut med anledning av propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). I 2015 års ekonomiska vårproposition (prop. 2014/15:100, bet. 2014/15:FiU20, rskr. 2014/15:254) aviserades även en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under perioden 2016–2018 med 1 240 miljoner kronor per år. Tillskottet ska användas för att förstärka underhållet på järnvägen. De ökade underhållsinsatserna på järnväg koncentreras till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst. Det handlar på järnvägssidan om stambanorna, särskilt kring storstäderna, och

även de transportstråk som näringslivet har prioriterat som mest angelägna.

Satsning på vägar och järnvägar i landsbygd

Regeringen föreslår att energiskatten på bensin och dieselbränsle höjs, vilket stärker bränslesnåla fordons konkurrenskraft och ökar drivkraften för att samåka, cykla eller använda kollektivtrafik. Samtidigt är tillgången till kollektivtrafik som alternativ till bil begränsad på landsbygden. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen därför tidsbegränsade satsningar på förbättrat vägunderhåll respektive järnvägsunderhåll. Vägunderhållet föreslås ökas med 100 miljoner kronor 2016. För åren 2017–2019 beräknas satsningen uppgå till 100 miljoner kronor per år. Satsningen inriktas på åtgärder för bärighet, tjälsäkring och beläggning. Det är åtgärder som är viktiga för regional tillväxt och vägnätet på landsbygden.

I avsikt att förbättra järnvägssystemets funktionalitet samt främja regional tillväxt och

landsbygdens förutsättningar föreslås att järnvägsunderhållet ökas tillfälligt med 100 miljoner kronor 2016. För åren 2017–2019 beräknas satsningen uppgå till 100 miljoner kronor per år. Trafikverket kommer att få i uppdrag av regeringen att återkomma om underhållsåtgärder som i närtid kan öka järnvägens funktionalitet utanför de stora och mest trafikerade banorna.

Satsningen på järnvägsunderhållet kompletterar regeringens redan beslutade och aviserade satsning på järnvägsunderhåll 2015–2018 som koncentrerats till de stora och mest trafikerade områdena.

Förbättrade konkurrensvillkor för godstransport på järnväg

Det är angeläget att konkurrensvillkoren för godstransporter på järnväg är goda. Kommande år prognostiseras en höjning av banavgifterna baserat på gällande lagstiftningskrav. Regeringen har, bl.a. mot denna bakgrund, uppdragit åt Trafikverket att se över de EU-rättsliga förutsättningarna för att kompensera järnvägsföretagen för icke-internaliserade kostnader för godstransporter på järnväg visavi väg och sjöfart i syfte att därigenom stärka järnvägens konkurrenskraft (dnr N2015/04606/TS). Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2015. Regeringen avser återkomma i 2016 års Vårändringsbudget om förutsättningar för en sådan eventuell kompensation, men föreslår redan nu att preliminärt 75 miljoner kronor per år 2016–2019 avsätts för ändamålet genom en ökning av underhållsanslaget.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med totalt 1 515 miljoner kronor 2016, 1 515 miljoner kronor 2017, 1 515 miljoner kronor 2018 och 275 miljoner kronor 2019.

Säkerställd statlig kontroll över järnvägsunderhållet
Trafikverket är en dominerande beställare på området för spårunderhållstjänster och det är därför av vikt att verket följer utvecklingen inom marknaden för dessa tjänster. Det är nödvändigt att Trafikverket har tillräcklig kunskap om anläggningens tillstånd och nödvändiga åtgärdsbehov för att kunna fullgöra förvaltningsansvaret i alla delar från långsiktig planering till säkrandet av effektivt genomförda (operativa) åtgärder. Regeringen gav i december 2014 den pågående

utredningen om järnvägens organisation ett tilläggsdirektiv med uppdrag att tidigare lägga redovisningen av delar av utredningens resultat (dir. 2013:46). Det handlar om att i ett första skede särbehandla den del som rör byggande och underhåll av järnvägsinfrastrukturen. Utredningen överlämnade de i mars 2015 delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42). Regeringen anser att utredningens delbetänkande förstärker bilden av att det finns möjligheter att förbättra järnvägens funktionssätt genom ett effektivare underhåll av anläggningen. Delbetänkandet har remitterats och regeringen avser fortsatt bereda ärendet och vidta åtgärder för att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

Förslag och beräkningar

Av tabellen nedan framgår regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.33 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2014	Budget 2015	Prognos 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Vidmakthållande väg	12 105 220	12 718 778	13 212 426	12 755 814	12 738 527	12 930 460	13 166 779
Drift och underhåll	9 271 844	10 400 051	10 418 946	10 350 699	10 411 810	10 614 626	10 778 641
Bärlighet och tjälsäkring	1 728 012	1 187 436	1 732 872	1 200 650	1 191 989	1 186 662	1 242 255
Bidrag för drift av enskild väg	1 105 364	1 131 291	1 060 608	1 204 465	1 134 727	1 129 172	1 145 884
Vidmakthållande järnväg	7 442 852	7 332 120	7 492 964	8 040 445	8 748 024	8 207 960	6 574 088
Drift, underhåll och trafikledning	7 442 852	7 332 120	7 492 964	8 040 445	8 748 024	8 207 960	6 574 088
Forskning och innovation	167 728	150 900	147 149	176 888	174 505	171 611	174 589
Summa	19 715 800	20 201 798	20 852 539	20 973 147	21 661 056	21 310 031	19 915 456

Tabell 3.34 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015 ¹	19 581 798	19 581 798	19 581 798	19 581 798
Förändring till följd av:				
Pris- och löneomräkning ²	-23 273	-164 094	9 977	367 897
Beslut ³	1 414 622	2 243 353	1 718 255	-34 239
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	20 973 147	21 661 056	21 310 031	19 915 456

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminära.³ Anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015, och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 20 973 147 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 21 661 056 000 kronor, 21 310 031 000 kronor respektive 19 915 456 000 kronor.

3.6.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2014	1 361 315	8 026	
2015	1 282 706 ¹		1 258 649
2016	Förslag	1 297 029	
2017	Beräknat	1 310 709 ²	
2018	Beräknat	1 331 368 ³	
2019	Beräknat	1 355 843 ⁴	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.² Motsvarar 1 297 371 tkr i 2016 års prisnivå.³ Motsvarar 1 297 461 tkr i 2016 års prisnivå.⁴ Motsvarar 1 297 462 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget 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/prestationer.

Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transport-

området samt för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom sjöfartsområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.36 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	1 282 706	1 282 706	1 282 706	1 282 706
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	18 265	31 640	52 263	76 804
Beslut ³	-3 942	-3 637	-3 602	-3 668
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt			1	1
Förslag/beräknat anslag	1 297 029	1 310 709	1 331 368	1 355 843

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015, och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 1 297 029 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 1 310 709 000 kronor, 1 331 368 000 kronor respektive 1 355 843 000 kronor.

3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.37 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

År	Utfall	388 308	Anslags-sparande	0
2015	Anslag	388 308 ¹	Utgifts-prognos	388 308
2016	Förslag	388 308		
2017	Beräknat	188 308		
2018	Beräknat	188 308		
2019	Beräknat	188 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur.

Regeringens överväganden

Tabell 3.38 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	388 308	388 308	388 308	388 308
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut		-200 000	-200 000	-200 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	388 308	188 308	188 308	188 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 388 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 188 308 000 kronor, 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.39 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2014	Utfall	162 284	Anslags-sparande	0
2015	Anslag	162 284 ¹	Utgifts-prognos	162 284
2016	Förslag	162 284		
2017	Beräknat	62 284		
2018	Beräknat	62 284		
2019	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.41 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

2014	Utfall	69 972	Anslags-sparande	41
2015	Anslag	80 013 ¹	Utgifts-prognos	80 013
2016	Förslag	82 513		
2017	Beräknat	82 513		
2018	Beräknat	82 513		
2019	Beräknat	82 513		

¹ Inklusive beslut om ändringar i status budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal.

Regeringens överväganden

Tabell 3.40 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015 ¹	162 284	162 284	162 284	162 284
Förändring till följd av:				
Beslut		-100 000	-100 000	-100 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	162 284	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 162 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor, 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får användas för 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.

Regeringens överväganden

Trafikverket har sedan 2012 uppdraget att teckna ettåriga överenskommelser för att upprätthålla ett nationellt nätverk av beredskapsflygplatser för samhällsviktiga lufttransporter. I uppdraget ingår att med en timmes inställelseberedskap kunna öppna flygplatser för dessa lufttransporter.

Regeringen bedömer att för att det nationella nätverket av öppna beredskapsflygplatser för samhällsviktiga lufttransporter ska kunna upprätthållas, behövs en ökning av anslaget 1:6 *Driftbidrag avseende icke statliga flygplatser*. Detta behövs för att finansiera ökade kostnader för att hålla flygledare och markpersonal i insatsberedskap samt ändrade tider för öppethållande på flygplatserna. Regeringen föreslår mot bakgrund av detta en permanent satsning om 2 500 000 kronor per år från och 2016. Förslaget finansieras genom att en motsvarande sänkning föreslås av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* (se vidare anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*).

Förslag och beräkningar

Tabell 3.42 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	80 013	80 013	80 013	80 013
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	2 500	2 500	2 500	2 500
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	82 513	82 513	82 513	82 513

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 82 513 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 82 513 000 kronor, 82 513 000 kronor respektive 82 513 000 kronor.

3.6.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.43 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2014	Utfall	793 429		Anslags-sparande	58 233
2015	Anslag	831 000 ¹		Utgifts-prognos	810 344
2016	Förslag	831 000			
2017	Beräknat	851 000			
2018	Beräknat	851 000			
2019	Beräknat	851 000			

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får användas för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget får även

användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

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

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ta höjd för den variation och osäkerhet som förekommer. Vissa trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor. Framför allt handlar det om förändringar av t.ex. oljepris. Regeringens förslag till bemyndigande tar således hänsyn till denna rörliga komponent.

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

Tabell 3.44 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019–2027
Ingående åtaganden	2 270 900	6 619 000	7 074 000			
Nya åtaganden	4 980 000	1 091 900	930 000			
Infriade åtaganden	-632 000	-637 000	-604 000	-851 000	-851 000	-5 698 000
Utestående åtaganden	6 619 000	7 074 000	7 400 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	7 500 000	7 500 000	7 500 000			

Regeringens överväganden

För perioden 2017–2021 beräknas anslaget öka med 20 000 000 kronor per år för ”utvecklad trafik”. Tillskottet möjliggör fortsatt god tillgänglighet till exempel på sträckan Sundsvall – Storlien (–Trondheim), vilket ger förutsättningar för mer pendling över länsgränser som främjar regional utveckling i enlighet med intentioner för hela försöksprojektet. Finansiering föreslås ske genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 20 000 000 kronor per år under perioden 2017–2021.

Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för anslaget 1:7 *Trafikavtal*.

Tabell 3.45 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	831 000	831 000	831 000	831 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut		20 000	20 000	20 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	831 000	851 000	851 000	851 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 851 000 000 kronor, 851 000 000 kronor respektive 851 000 000 kronor.

3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.46 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2014	Utfall	25 085	Anslags-sparande	0
2015	Anslag	25 155 ¹	Utgifts-prognos	24 807
2016	Förslag	25 837		
2017	Beräknat	25 557		
2018	Beräknat	25 557		
2019	Beräknat	25 557		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för 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.

Regeringens överväganden

Riksdagen beslutade efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) en ordning som innebär att vissa avgifter för deltagande i internationella organisationer inom transportområdet betalas via anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet*. Med avgifter för deltagande i internationella organisationer avses bl.a. Nordliga dimensionens partnerskap för transporter och logistik (NDPTL). Anslaget föreslås permanent öka med 710 000 kronor från och med 2016 för att finansiera tidigare missad växelkursdifferens.

Finansieringen föreslås ske genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* engångsvis minskas med 710 000 kronor 2016.

Från och med 2017 beräknas anslaget minskas med 280 000 kronor, vilket innebär att 280 000 kronor från och med 2017 återförs till anslaget 1:3 *Trafikverket*.

Tabell 3.47 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor				
	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	25 155	25 155	25 155	25 155
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	682	402	402	402
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	25 837	25 557	25 557	25 557

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 25 837 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 25 557 000 kronor, 25 557 000 kronor respektive 25 557 000 kronor.

3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.48 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor				
2014	Utfall	45 437	Anslags-sparande	0
2015	Anslag	46 525 ¹	Utgifts-prognos	45 369
2016	Förslag	48 224		
2017	Beräknat	48 742 ²		
2018	Beräknat	48 545 ³		
2019	Beräknat	49 473 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 48 216 tkr i 2016 års prisnivå.

³ Motsvarar 47 228 tkr i 2016 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 47 228 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler,

särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får användas för medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.49 Uppdragsverksamhet i Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor			
Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)
Utfall 2014	158 631	157 763	868
(varav tjänsteexport)	4 733	4 702	31
Prognos 2015	159 494	159 700	-206
(varav tjänsteexport)	4 828	4 796	32
Budget 2016	162 400	160 800	1 600
(varav tjänsteexport)	4 900	4 868	32

Regeringens överväganden

Regeringen avser att uppdra åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i uppdrag att genomföra en studie om hur exempelvis innovativa lösningar kan öka medborgares vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafik på landsbygden. Regeringen föreslår därför att 1 miljon kronor per år under åren 2016–2017 tillförs anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*.

Tabell 3.50 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	46 525	46 525	46 525	46 525
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	816	1 333	2 136	3 066
Beslut ³	883	884	-116	-118
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	48 224	48 742	48 545	49 473

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015, och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 48 224 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 48 742 000 kronor, 48 545 000 kronor respektive 49 473 000 kronor.

3.6.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 3.51 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

			Anslags- sparande	
2014	Utfall	309 037		303 447
2015	Anslag	348 500	Utgifts- prognos	195 029
2016	Förslag	348 500 ¹		
2017	Beräknat	348 500		
2018	Beräknat	348 500		
2019	Beräknat	348 500		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar genom det äldre regelverk om finansiering på området för TEN-T och den nya Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF.

Kompletterande information

Bidrag från EU betalas in på statens budgets inkomstsida. Beviljade bidrag utbetalas sedan från statens budgets utgiftssida till de aktuella projekten. De bidrag som Sverige får utgör en medfinansiering som utökar den totala ramen för investeringar.

Regeringens överväganden

Sedan den 11 december 2013 gäller nya riktlinjer för TEN-T och för finansiering av TEN, för både energi, transport och it, genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF). Transeuropeiska nätverket för transporter ska stärka och länka samman transportsystemet i EU. De nya riktlinjerna för TEN-T sätter i huvudsak tekniska krav och standarder för nätverket. Transportnätverket klassificeras i övergripande transportnät, respektive stomnät. Dessutom pekas nio huvudkorridorer ut. Den huvudkorridor som Sverige berörs av är korridoren mellan Helsingfors och Valetta som kallas för Scandinavian–Mediterranean Corridor.

I september 2014 gjorde kommissionen en utlysning för TEN-T om nära 12 miljarder euro, vilket är en stor del av utlysningen för programperioden fram till 2020. Utlysningen omfattar alla trafikslag. Utöver investeringsobjekt kan även vissa innovationsprojekt söka medel från CEF. Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att Sverige aktivt främjar ett sökande av bidrag från budgeten för CEF och att projekt som tilldelats bidrag för TEN-T och CEF slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av kommissionen.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.52 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	348 500	348 500	348 500	348 500
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	348 500	348 500	348 500	348 500

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor, 348 500 000 kronor respektive 348 500 000 kronor.

3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm**Tabell 3.53 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2014	Utfall	434 615		1 558 872
2015	Anslag	1 005 058 ¹		980 640
2016	Förslag	1 388 536		
2017	Beräknat	1 537 000		
2018	Beräknat	1 531 000		
2019	Beräknat	1 545 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten samt till medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen. Anslaget får även användas till system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

Kompletterande information

Bestämmelser som anknyter till anslagets användning finns i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Genom 2013 års Stockholmsförhandling har staten den 7 januari 2014 slutit avtal (dnr N2013/05666/TE) om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun. Enligt avtalet ska staten bidra med statlig medfinansiering till tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 13 500 000 000 kronor 2017–2057.

Skälen för regeringens förslag: 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. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. En kalkylränta på 2,10 procent, 3,30 procent, respektive 4,00 procent har använts för åren 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,25 procent använts. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om med-

finansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna till 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 kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 13 500 000 000 kronor 2017–2057.

Tabell 3.54 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019–2057
Ingående åtaganden	1 065 500	11 515 800	12 190 000			
Nya åtaganden	10 909 000	1 359 200	2 483 000			
Infriade åtaganden	-459 000	-685 000	-1 473 000	-1 845 000	-1 339 000	-10 016 000
Utestående åtaganden	11 515 800	12 190 000	13 200 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	16 600 000	12 500 000	13 500 000			

Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen bl.a. finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 miljoner kronor i 2009 års priser samt för utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* tillsammans med övriga lån som Trafikverket tar upp för infrastrukturprojekt, eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och återbetalning av lån kommer att belasta anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsatts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 3.55 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2014. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel vid utgången av 2014 uppgick till 18 536 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2016, se vidare i tabell 3.57.

Tabell 3.55 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2014

Tusental kronor

	2007–2011	2012	2013	2014	2007–2014
Intäkter från inbetald trängselskatt	3 351 422	797 487	846 827	832 964	5 828 700
Kostnader för administration	1 566 023	171 242	157 443	127 442	2 022 150
Överskott	1 785 399	626 245	689 384	705 522	3 806 550
Avsatt till investeringar (på anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året)	1 757 223	588 535	548 526	686 986	2 894 284
Differens mellan överskott och avsatta medel	28 176	37 710	140 858	18 536	187 570
Accumulerad differens	15 712	65 886	206 744	225 280	

Belopp som faktiskt avsattes i regleringsbrevet för Trafikverket 2012 är 377 350 000 kronor högre än det belopp som redovisas i tabellen ovan. Bakgrunden är att ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fördes upp på statens budget den 1 januari 2011 och att investeringsmedlen i och med detta fördes från anslaget 1:1 *Väghållning* till den nya anslaget. I konsekvens med detta gjordes ett redovisningsmässigt avsteg från principen att ackumulerat överskott från väginvesteringar förs över till kommande år som anslagssparande. I stället tillfördes anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* 2012 ett belopp motsvarande utgående anslagssparande för 2010 på 1:1 *Väghållning* på cirka 377 miljoner kronor. Regeringen drog genom beslut in motsvarande belopp under anslaget 1:1 *Väghållning*. För att uppföljningen av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2012 ska bli korrekt behöver beloppet i tabellen därför justeras ned med motsvarande belopp. En utförligare beskrivning av det redovisningsmässiga avsteget gavs i budgetpropositionen för 2014.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra vägan-knutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 miljoner kronor. Överskottet ska även genom 2013 års Stockholmsförhandling bidra med medfinansiering av utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholmsregionen.

Det bör understrykas att beräkningen av de medel som avsätts till investeringar endast är

avsedd att spegla de överskott som trängselskattesystemet ger och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till investeringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Under budgetåret 2014 hade vidare ett anslagsbelopp på cirka 143 296 000 kronor omdisponerats inom anslaget för att användas till investeringar. Som framgår av tabell 3.56 nedan hade ett anslagssparande på cirka 1 484 000 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2014.

Tabell 3.56 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2014

Tusental kronor

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Avsatt till investeringar (på anslagspost i Vägverket/Trafikverkets regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under året)	222 000	566 700	410 000	558 523	965 885	548 526	686 986
Ingående anslagssparande		65 681	504 453	0 ¹	319 727	735 633	960 985
Summa tillgängliga medel	22 000	632 381	914 453	558 523	1 285 612	1 284 159	1 791 267 ¹
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	156 319	127 928	537 103	238 796	549 979	506 415	307 174
Utgående anslagssparande	65 681	504 453	377 350¹	319 727	735 633	777 744	1 484 093

¹ I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2012 fördes det utgående anslagssparandet för 2010 på cirka 377 miljoner kronor direkt till anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2012. Bakgrunden var att investeringsmedlen fördes från anslaget 1:1 *Väghållning* till anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fr.o.m. 2011.

² Posten Summa tillgängliga medel innefattar fr.o.m. 2014 även medel som under 2014 har omdisponerats. Under 2014 omdisponerades totalt 143 296 000 kronor.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 188 940 000 kronor 2016. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2016 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2014 på 18 536 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2016, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2014 avser regeringen att avsätta 1 207 476 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2016, se tabell 3.57 nedan.

Förändringar vid öppnandet av Norra länken.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Förändringar av trängselskatten i Stockholm med anledning av trafikleden Norra länken och den nya stadsdelen Hagastaden (prop. 2013/14:26, bet. 2013/14:SkU15, rskr. 2013/14:95). Förändringarna förändras av att trafikleden Norra länken i Stockholm kommer att färdigställas för trafik och innebär att Norra länken och Roslagsvägen, norr om Frescati, exkluderas från tillämpningsområdet för trängselskatt i Stockholm. Den nu gällande s.k. Lidingöregeln, som i dagsläget innebär att resande till och från Lidingö under vissa förutsättningar inte ska betala träng-

selskatt, kommer samtidigt att slopas. Regeringen beslutade i maj 2015 att lagändringarna skulle träda i kraft den 7 september 2015.

Förändrad trängselskatt för förbättrad framkomlighet och miljö i Stockholm

I mars 2014 fattade riksdagen beslut med anledning av propositionen Förändrad trängselskatt och infrastruktursatsningar i Stockholm (prop. 2013/14:76, bet. 2013/14:SkU24, rskr. 2013/14:186). Beslutet innebär en höjning av trängselskatten i Stockholms innerstad och att trängselskatt ska införas på Essingeleden från och med den 1 januari 2016. Syftet med förändringarna är att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm, men även att bidra till en utbyggnad av tunnelbanan i Stockholms län, som delfinansieras av medel motsvarande de ökade intäkterna från trängselskatten, efter avdrag för system- och administrationskostnader. Den beslutade höjningen av trängselskatten i Stockholm beräknas öka intäkterna med ca 640 miljoner kronor per år från 2016. Enligt det avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län som staten slutit med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun ska medel motsvarande trängselskatteintäkter finansiera 9 000 000 000 kronor av investeringskostnaden.

Tabell 3.57 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2016–2019*Tusental kronor*

	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Intäkter från trängselskatt	1 370 000	1 537 000	1 531 000	1 545 000
Kostnader för administration	181 060	181 080	154 100	204 000
Överskott	1 188 940	1 355 920	1 376 900	1 341 000
Justering för ackumulerad differens	18 536			
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 207 476	1 355 920	1 376 900	1 341 000

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 1 207 476 000 kronor till investeringar 2016. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt 181 060 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2016 blir därmed 1 388 536 000 kronor.

Tabell 3.58 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagposter

Tusental kronor

	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förfart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnad av tunnelbanan i Stockholmsregionen)	1 207 476	1 355 920	1 376 900	1 341 000
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	128 000	127 000	99 000	148 200
Kronofogdemyndigheten: administration	2 500	2 500	2 500	2 500
Sveriges Domstolar: administration	560	580	600	1 300
Skatteverket: administration	10 000	11 000	12 000	12 000
Summa/anslag	1 388 536	1 537 000	1 531 000	1 545 000

*Förslag och beräkningar***Tabell 3.59 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	1 005 058	1 005 058	1 005 058	1 005 058
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	512 299	660 763	654 763	668 763
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt	-128 821	-128 821	-128 821	-128 821
Förslag/beräknat anslag	1 388 536	1 537 000	1 531 000	1 545 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 388 536 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 1 537 000 000 kronor, 1 531 000 000 kronor respektive 1 545 000 000 kronor.

3.6.12 1:12 Transportstyrelsen**Tabell 3.60 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags- sparande	
2014		1 991 631		122 619
2015	Anslag	2 019 977 ¹	Utgifts- prognos	1 964 914
2016	Förslag	2 042 605		
2017	Beräknat	2 056 987 ²		
2018	Beräknat	2 080 567 ³		
2019	Beräknat	2 113 746 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 042 674 tkr i 2016 års prispivå.

³ Motsvarar 2 042 760 tkr i 2016 års prispivå.

⁴ Motsvarar 2 042 758 tkr i 2016 års prispivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

Kompletterande information

Transportstyrelsens förvaltningskostnader för trängselskatt finansieras från anslagen 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* och 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Transportstyrelsen

Tabell 3.61 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2014	1 516 017	27 527	1 495 029	48 515
Prognos 2015	1 357 651	37 291	1 502 081	-107 139
Budget 2016	1 362 959	37 894 ¹	1 502 970	-102 117

¹ Av intäkterna som disponeras 2016 avser 26 818 tkr tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum och 11 076 tkr administration av infrastrukturavgifter på väg.

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa redovisas mot inkomsttitel. Detsamma gäller intäkterna från den s.k. myndighetsavgift som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som finansierar regelgivningen och delar av den övriga verksamheten på luftfartsområdet.

Med ett fåtal undantag gäller att Transportstyrelsen ska bestämma avgifternas storlek så att full kostnadstäckning uppnås. Under tidigare år har det dock ackumulerats betydande överrespektive underskott. Transportstyrelsen har justerat avgiftsnivåerna för att, som ett första steg, uppnå årlig balans mellan intäkter och kostnader.

Tabell 3.62 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2014	0	937 346	910 272	27 074
Prognos 2015	0	933 654	902 072	31 582
Budget 2016	0	963 055 ¹	935 789	27 266

¹ Intäkterna 2015 består av GAS-avgiften (758 287 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för medlemsavgift i Eurocontrol (134 052 tkr) och flygplatsers kostnader för kommunikation, navigation och övervakning (CNS 70 715 tkr).

När det gäller avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.61 den del av intäkterna som motsvaras av verksamhet inom Transportstyrelsen. I tabell 3.62 redovisas den del av intäkterna som är av transfereeringskaraktär.

På luftfartsområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter från två avgifter, den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) och den s.k. undervägsavgiften. Intäkterna från GAS-avgiften finansierar Transportstyrelsens bidrag till svenska flygplatsers arbete med säkerhetskontroller. Transportstyrelsens andel av undervägsavgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänster i svenskt luftrum samt den medlemsavgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol.

På vägområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter från infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken respektive Sundsvallsfjärden. Avgifterna tas ut för Trafikverkets räkning i syfte att finansiera broarna. De intäkter som Transportstyrelsen disponerar för administration av avgiftsupptaget ingår i tabell 3.61.

Tabell 3.63 Offentligrättslig verksamhet 2016 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning	0	0	0	85 744	85 744
Tillsyn	108 017	39 606	36 019	112 129	295 770
Tillstånd	141 491	16 821	12 818	57 873	229 003
Registerhållning	871 463	3 058	14 277	3 654	933 099
Summa	1 120 971	59 485	63 114	259 399	1 502 970

Av tabell 3.63 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen för-

delas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden.

Tabell 3.64 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)
Utfall 2014	110 184	93 624	16 560
(varav tjänsteexport)	(277)	(300)	(-23)
Prognos 2015	95 358	98 653	-3 295
(varav tjänsteexport)	(140)	(190)	(-50)
Budget 2016	82 945	101 062	-18 118
(varav tjänsteexport)	(0)	(0)	(0)

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i huvudsak till vägtrafikområdet. Den omfattar bl.a. informationsuttag ur och direktregistrering i vägtrafikregistret och administration av felparkeringsavgifter.

I uppdragsverksamheten har Transportstyrelsen justerat avgiftsnivåerna i syfte att inom en femårsperiod uppnå balans mellan intäkter och kostnader.

Hantering av ackumulerade över- och underskott

Den 22 december 2014 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att redovisa en plan, och vid behov förslag, för hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens bruttoredovisade offentligrättsliga avgiftsbelagda verksamhet och i uppdragsverksamheten. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 4 maj 2015. Redovisningen bereds inom Regeringskansliet.

Regeringens överväganden

Föreskriftsansvar för redovisningscentraler för taxi

Den 24 juni 2014 beslutade riksdagen om lagen (2014:1020) om redovisningscentraler för taxitrafik samt om ändringar i taxitrafiklagen (2012:211) och lagen (2001:558) om vägtrafikregister (prop. 2013/14:223, bet. 2013/14:TU18, rskr. 2013/14:375). Dessa bestämmelser kommer, när de träder i kraft, att innebära en skyldighet för taxifordon med taxameter att vara anslutna till en redovisningscentral. Syftet är att säkerställa att relevant ekonomisk information om taxiföretags verksamhet finns tillgänglig för skattekontroll. Regeringen avser att i förordning bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om, utöva tillsyn över samt besluta om tillstånd för redovisningscentraler för taxitrafik. Regeringen anser därför att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* bör ökas med 1 000 000

kronor. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Skatteverket* under utgiftsområde 3 Skatt, tull och exekution minskas med motsvarande belopp.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.65 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	2 019 977	2 019 977	2 019 977	2 019 977
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	26 673	41 014	64 553	97 796
Beslut ³	-4 046	-4 004	-3 963	-4 026
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt	1	0	0	0
Förslag/beräknat anslag	2 042 605	2 056 987	2 080 567	2 113 746

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015, och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 2 042 605 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 2 056 987 000 kronor, 2 080 567 000 kronor respektive 2 113 746 000 kronor.

3.6.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.66 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2014	Utfall	58 251	Anslags- sparande	6 304
2015	Anslag	62 851 ¹	Utgifts- prognos	63 123
2016	Förslag	67 270		
2017	Beräknat	67 716 ²		
2018	Beräknat	68 462 ³		
2019	Beräknat	69 537 ⁴		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 67 270 tkr i 2016 års prisnivå.

³ Motsvarar 67 273 tkr i 2016 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 67 272 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet samt statistik avseende maritima näringar.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikanalys

Tabell 3.67 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)
Utfall 2014 (varav tjänsteexport)	5 202	5 202	0
Prognos 2015 (varav tjänsteexport)	800	800	0
Budget 2016 (varav tjänsteexport)	1 000	1 000	0

Med avgiftsfinansierad verksamhet avses hos Trafikanalys huvudsakligen medfinansiering i projekt som myndigheten driver. Den höga intäkten under 2014 har till största delen sitt ursprung från den studie som gjordes på uppdrag av Göteborgsregionen om effekterna av införandet av trängselskatt i Göteborg, i samband med genomförandet av Den nationella resvaneundersökningen 2011–2014. För 2015 finns inget motsvarande projekt planerat.

Den medfinansiering som kommer att vara aktuell under 2015 är för Den nationella varuflödesundersökningen, vilken kommer att sträcka sig över tre år och under hela treårsperi-

oden uppgå till i storleksordningen ca 2,8 miljoner kronor från Trafikverket. Tyngdpunkten för medfinansieringen kommer att avse 2016 och av detta följer en stigande intäkt- och kostnadsredovisning för detta år.

Regeringens överväganden

Inom ramen för den maritima strategin har regeringen uppmärksammat behovet av en utvecklad uppföljning av utvecklingen av de maritima näringarna. Behovet består dels i utvecklad kunskap och statistik kring de enskilda maritima näringarna, dels i att åstadkomma en långsiktig uppföljning och utvärdering av utvecklingen. Inom vissa områden saknas tillgänglig statistik och nyckeltal, medan det på andra områden är så att tillgänglig statistik inte alltid är jämförbar mellan olika branschsegment. Utöver detta saknas en regelbunden sammanställning för den maritima näringen som helhet.

Regeringen föreslår en permanent satsning om 4 000 000 kronor per år från och 2016 för att förbättra tillgången till statistik kring utveckling och tillväxt för såväl enskilda branscher som för näringarna som helhet. Genom förslaget ges förutsättningar att följa upp, vidta eller följa upp effekterna av åtgärder för att utveckla de maritima näringarna. Förslaget finansieras genom att en motsvarande sänkning föreslås av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* (se vidare anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*).

Vidare föreslår regeringen en utökning av anslaget ändamål så att även utgifter omfattande statistik avseende maritima näringar omfattas av anslaget.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.68 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor				
	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015 ¹	62 851	62 851	62 851	62 851
Förändring till följd av:				
Pris- och löneomräkning ²	576	996	1 697	2 711
Beslut ³	3 843	3 869	3 914	3 975
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	67 270	67 716	68 462	69 537

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

³ Anslaget minskas med 18 859 000 kronor för 2015, och 58 740 000 kronor fr.o.m. 2016 för att bidra till att finansiera prioriterade satsningar.

Regeringen föreslår att 67 270 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 67 716 000 kronor, 68 462 000 kronor respektive 69 537 000 kronor.

3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor				
2014	Utfall	897 097	Anslags-sparande	91 421
2015	Anslag	888 963 ¹	Utgifts-prognos	816 628
2016	Förslag	1 011 019		
2017	Beräknat	1 045 000		
2018	Beräknat	1 071 000		
2019	Beräknat	1 074 000		

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 200 000 000 kronor 2017–2037.

Skälen för regeringens förslag: 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. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. En kalkylränta på 2,10 procent, 3,30 procent, respektive 4,00 procent har använts för åren 2016, 2017 respektive 2018. Från 2019 och framåt har en kalkylränta på 4,25 procent använts. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån upptagits. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna till att genomföra 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 kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2016 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av

framtida anslag på högst 4 200 000 000 kronor 2017–2037.

Tabell 3.70 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019–2037
Ingående åtaganden	1 664 512	2 895 600	2 383 000			
Nya åtaganden	2 463 000	67 400	2 350 000			
Infriade åtaganden	-1 232 000	-580 000	-694 000	-794 000	-356 000	-2 889 000
Utestående åtaganden	2 895 600	2 383 000	4 039 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	4 000 000	4 000 000	4 200 000			

Låneram

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Låntas även upp för räntekostnader. Räntor och återbetalning av lån kommer att belasta anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 3.71 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2014. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel vid utgången av 2014 uppgick till 5 019 000 kronor.

Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2016, se vidare i tabell 3.73.

Tabell 3.71 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2013–2014

Tusental kronor

	2013	2014	2013–2014
Intäkter från inbetald trängselskatt	625 646	817 610	1 443 256
Kostnader för administration	174 583	162 204	336 787
Överskott	451 063	655 406	1 106 469
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	493 900	607 550	1 101 450
Differens mellan överskott och avsatta medel	-42 837	47 856	5 019
Akkumulerad differens	-42 837	5 019	

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2014 avsattes 607 550 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Under budgetåret 2014 hade vidare ett anslagsbelopp på cirka 127 343 000 kronor omdisponerats inom anslaget för att användas till investeringar.

Tabell 3.72 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2013–2014

Tusental kronor

	2013	2014
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i Vägverket/Trafikverkets regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	493 900	607 550
Ingående anslagssparande	-	0
Summa tillgängliga medel	493 900	734 893 ¹
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	493 900	734 893
Utgående anslagssparande	0	0

¹ Posten Summa tillgängliga medel innefattar fr.o.m. 2014 även medel som under 2014 har omdisponerats. Under 2014 omdisponerades totalt 127 343 000 kronor.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 808 060 000 kronor 2016. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2016 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel 2014 på 5 019 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2016, samt differens mellan överskott och avsatta medel 2014 avser regeringen att avsätta 813 079 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2016.

Tabell 3.73 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2016–2019

Tusental kronor

	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Intäkter från inbetald trängselskatt	1 006 000	1 045 000	1 071 000	1 074 000
Kostnader för administration	197 940	198 960	168 730	203 400
Överskott	808 060	846 040	902 270	870 600
Justering för ackumulerad differens	5 019			
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	813 079	846 040	902 270	870 600

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 813 079 000 kronor till investeringar 2016. Dessutom avser regeringen att avsätta sam-

manlagt 197 940 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2016 blir därmed 1 011 019 000 kronor.

Tabell 3.74 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Trafikverket: investeringar	813 079	846 040	902 270	870 600
Trafikverket: administration	26 500	26 500	22 000	22 000
Transportstyrelsen	157 000	158 000	132 000	166 800
Kronofogdemyndigheten	1 400	1 400	1 650	1 650
Sveriges Domstolar	1 040	1 060	1 080	950
Skatteverket	12 000	12 000	12 000	12 000
Summa	1 011 019	1 045 000	1 071 000	1 074 000

*Förslag och beräkningar***Tabell 3.75 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor				
	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	888 963	888 963	888 963	888 963
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	122 056	156 037	182 037	185 037
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	1 011 019	1 045 000	1 071 000	1 074 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 011 019 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 1 045 000 000 kronor, 1 071 000 000 kronor respektive 1 074 000 000 kronor.

3.6.15 1:15 Sjöfartsstöd**Tabell 3.76 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor				
2014	Utfall		Anslags-sparande	0
2015	Anslag	0	Utgifts-prognos	0
2016	Förslag	1 604 000¹		
2017	Beräknat	1 632 000		
2018	Beräknat	1 682 000		
2019	Beräknat	1 733 000		

¹ Anslaget är nytt för 2016. Tidigare har sjöfartsstödet redovisats som negativa skatter på inkomstsidan.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att ett nytt anslag för sjöfartsstödet förs upp på statens budget fr.o.m.

2016. År 2015 budgeteras och redovisas sjöfartsstödet på budgetens inkomstsida under inkomsttypen 8000 Utgifter som redovisas som krediteringar på skattekonto. Förändringen kommer inte att påverka omfattningen eller utformningen av stödet till den enskilde mottagaren.

Regeringen angav i 2015 års ekonomiska vårproposition att den avsåg att övergå till att budgetera och redovisa sjöfartsstödet som anslag. Den föreslagna förändringen beror på det nya regelverk för nationalräkenskaperna som infördes i september 2014 (ENS 2010). De nya reglerna innebär att vissa stöd i nationalräkenskaperna har omdefinierats från att utgöra en del av statens skatteinkomster till en del av statens utgifter, däribland sjöfartsstödet. Enligt 3 kap. 5 § budgetlagen (2011:203) ska utgifter inte budgeteras och redovisas mot inkomstitlar. De berörda stöd som definieras som utgifter i nationalräkenskaperna bör därför budgeteras och redovisas på budgetens utgiftssida.

Överföringen av stöd från inkomst- till utgiftssidan av statens budget motiverar en teknisk justering av utgiftstaket. Denna redovisas i avsnittet Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 5.2.

Förslag och beräkningar

Regeringen avser att genom förordningsändring minska anslagsförbrukningen från och med 2017, vilket beräknas innebära en besparing om cirka 20 miljoner kronor. Detta görs mot bakgrund av regeringens avsikt att införa ett tonnageskattesystem. Införandet av ett system med tonnageskatt beräknas minska skatteintäkterna med 45 miljoner kronor per år från 2017.

Minskningen av statens intäkter från tonnageskatten finansieras delvis genom att anslagsmedlen till utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med sammanlagt 25 miljoner kronor per år från 2017. Därutöver beräknas anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* minskas med 20 miljoner kronor per år från 2017. Mot bakgrund av detta beräknas anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* minskas med 20 miljoner kronor per år från 2017 samt anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 25 miljoner kronor per år från 2017.

De resurser som genom detta frigörs beräknas av regeringen utgöra en delfinansiering av effekterna vid införandet av tonnageskattesystemet.

Tabell 3.77 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	0	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	1 604 000	1 632 000	1 682 000	1 733 000
Övriga makro-ekonomiska förutsättningar				
Volymer				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	1 604 000	1 632 000	1 682 000	1 733 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 604 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 1 632 000 000 kronor, 1 682 000 000 kronor respektive 1 733 000 000 kronor.

3.6.16 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Sjöfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, ha en räntabilitet om lägst 3,5 procent. Sjöfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 25 procent.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: 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.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har tidigare påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytningen genom flera stränga isvintrar, med undantag för vintern 2014/15 som var extremt mild. Ökade kostnader för isbrytningen, omvär-

deringar av pensionsskulden som följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga har haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Det egna kapitalet var negativt för boksluten för 2012 och 2013, men positivt för bokslutet 2014. Att det ekonomiska resultatet var positivt 2014 och att det egna kapitalet därmed blev positivt beror på de ökade anslagen om totalt 345 miljoner kronor.

Soliditeten vid det senaste bokslutet uppgick till 7,3 procent vilket är en förbättring från de senaste två åren då soliditeten varit negativ men är långt från målet på 25 procent. Bedömningen är att det kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet kommer att kunna uppnås.

Regeringen anser att den ekonomiska situationen för Sjöfartsverket är fortsatt bekymmersam.

I syfte att uppnå full kostnadstäckning för sjö- och flygräddningsverksamheten ökades anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* med 45 miljoner kronor från 2014. Vidare har Sjöfartsverket tilldelats en tillfällig ökning av anslagen 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* med 200 miljoner kronor som får användas till utgifter för isbrytningsverksamhet, samt anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* med 100 miljoner kronor som får användas till driften av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal m.m. Den tillfälliga ökningen gäller för åren 2014–2016.

För perioden 2016–2018 prognostiserar Sjöfartsverket ett positivt resultat efter finansiella poster. Överskottet sätts av i en resultatutjämningsfond som kan användas för att balansera effekten av eventuella negativa resultatpåverkande poster. År 2017 upphör den tillfälliga ökningen av anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* och anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur*. Sjöfartsverket prognostiserar trots det ett positivt resultat efter finansnetto. Soliditeten beräknas stiga till 19,6 procent i slutet av 2018.

De åtgärder som vidtagits beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket.

Regeringen bedömer att nuvarande räntabilitetskrav på eget kapital om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel är motiverat som ett långsiktigt mål.

Vad avser Sjöfartsverkets soliditet pekar prognosen mot en avsevärd avvikelse mot det långsiktiga målet om 25 procent. Regeringen anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket, och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet.

I enlighet med principerna för beskattning av bolag bör ingen skattemotsvarighet tas ut från Sjöfartsverket innan de ackumulerade förlusterna som redovisats i Sjöfartsverket motsvaras av ett lika stort redovisat positivt resultat.

Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet mot beaktande av dessa principiella synpunkter.

Nedanstående tabell redovisar prognosen över Sjöfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen.

Tabell 3.78 Prognos för Sjöfartsverkets resultat

	2015	2016	2017	2018
Resultat efter finansiella poster	255,1	142,7	63,3	52,9
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0	0	3,6	3,6
Soliditet (%)	13,6	16,8	18,4	19,6
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	6,8
Beräknad utdelning	0	0	0	8,0

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 500 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2016 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

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

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2016–2018 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringar uppgick 2013 till 387 miljoner kronor. Finansieringen skedde med egna medel samt med ett lån i Riksgäldskontoret. Likvida medel uppgick vid årets slut till 368 miljoner kronor vilket är en ökning med 67 miljoner kronor jämfört med föregående år.

I enlighet med tabellen nedan planerar Sjöfartsverket för investeringar för 631 miljoner kronor för perioden 2016–2018.

Investeringarna avser främst nya helikoptrar samt dammsäkerhetshöjande åtgärder i både Södertälje och Trollhätte kanal. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler samt it-system.

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

Tabell 3.79 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Budget 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Farleder/utmärkning	78,2	40,4	36,2	130,4	132,0
Isbrytning	11,0	24,9	34,2	11,0	11,5
Sjötrafikinformation (VTS)	1,8	8,5	21,0	22,0	22,0
Sjögeografisk information	15,2	20,4	14,1	8,8	6,8
Lotsning	39,0	26,5	57,0	27,3	43,3
Flyg- och sjöräddning	236,0	223,6	21,0	8,0	5,0
Gemensamma funktioner	16,6	20,6	7,5	7,3	7,0
Summa investeringar	397,8	364,9	189,0	214,8	227,6
Lån	240,0	0	0	0	0
Egna medel	157,8	364,9	191,0	214,8	227,6
Summa finansiering	397,8	364,9	191,0	214,8	227,6

3.6.17 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Luftfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ha en räntabilitet om lägst 4 procent över en konjunkturcykel. Luftfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 15 procent.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket verkar inom de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket, bl.a. Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 391/2013 av den 10 mars om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, med bl.a. prestationsplaner för säkerhet, kostnadseffektivitet, kapacitet och miljö.

Under den första referensperioden minskade Luftfartsverket till följd av kraven på kostnadseffektivitet sina kostnader i kostnadsbasen för en

route med ca 10 procent. Systemet innebär att verket inte längre får full kostnadstäckning samtidigt som det ger incitament att sänka kostnaderna. Den andra referensperioden, som började 2015, är femårig och innebär krav på kostnadsneddragningar för den svenska kostnadsbasen som helhet med 10,1 procent. Under perioden kommer Luftfartsverket att ha minskat sina kostnader med totalt drygt 20 procent. Det kan därför finnas skäl att inför kommande referensperioder utvärdera effekterna av systemet i dess nuvarande utformning.

Kraven på kostnadsreduktioner leder till stora krav på omställning och effektivisering av verksamheten, särskilt som väsentliga reduktioner redan gjorts under den första referensperioden. Luftfartsverket bedömer att det finns ett behov av att minska verksamhetens kostnader med ca 15 procent, eller ca 350 miljoner kronor, för att bli konkurrenskraftigt och för att möta flygbolagens behov. Ett omställningsprogram för att verkställa kostnadsminskningarna har inletts. Regeringen gör bedömningen att det fortsatt är angeläget att Luftfartsverket fortsätter sitt effektiviseringsprogram och gör vidare bedömningen att detta är förenligt med de avkastningskrav som ställs på affärsverket, baserat på nuvarande verksamhetsförutsättningar.

Ekonomiska förutsättningar

Luftfartsverket bedriver följande verksamhetsområden: en route, lokal flygtrafiktjänst inklusive för Försvarsmakten och internationella uppdrag. En-route-avgiften och terminalavgifterna på Stockholm–Arlanda, som utgör

mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av den europeiska kostnadskontrollen inom ramen för prestationsplanen. Intäkterna är alltså i denna del reglerade, med viss möjlighet till korrigerering i efterhand av vissa ingående parametrar. Prestationsplanen 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.

Trafikprognosen för luftrumrörelser och antal s.k. service units, som utgör basen för Luftfartsverkets debitering av avgift, innebär en tillväxt under perioden fram till och med 2019 om i genomsnitt 1,3 procent per år. I dag omfattar den lokala flygtrafiktjänsten i Sverige ca 50 flygplatser med någon form av flygtrafikledningstjänst, antingen flygkontrolltjänst eller flyginformationstjänst. Av dessa ägs nio av Swedavia AB och sju av Försvarsmakten. Av de övriga är flertalet helt kommunala och f.n. tre privata. Enligt den ändring av luftfartslagen (2010:500) som beslutades av riksdagen i juni 2014 (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336), och som trädde i kraft den 15 augusti 2014, utför Luftfartsverket den lokala flygtrafiktjänsten, eller flygtrafikledningstjänsten, med ensamrätt på Swedavia AB:s och Försvarsmaktens flygplatser. Genom lagändringen säkerställs Luftfartsverkets förmåga att hantera såväl civil som militär flygtrafiktjänst och de effektiviseringsvinster som erhållits genom den integrerade civil/militära flygtrafiktjänsten kan bevaras. Enligt regeringens bedömning säkerställer lagändringen såväl Luftfartsverkets kompetens som tillräcklig volym för att svara mot Försvarsmaktens behov.

För de övriga flygplatserna finns möjlighet att välja genomförande i egen regi eller upphandling. Under 2014 bedrevs flygtrafikledningstjänsten vid nio regionala flygplatser av annan aktör än Luftfartsverket. Vid upphandlingar under 2015 har verksamheten vid ytterligare tre flygplatser övergått till annan operatör. Vid hittills genomförda upphandlingar har Luftfartsverket förlorat ett antal uppdrag till följd av bristande konkurrenskraft. Det finns därför ett behov för affärsverket att bättre förbereda sig för de ändrade marknadsförutsättningarna. Det pågående effektiviseringsarbetet är en viktig del i detta. Utvecklingen av tjänsten fjärrstyrda torn, vilken godkänts under året, utgör också en väsentlig

förändring av marknadsförutsättningarna och Luftfartsverkets möjligheter.

Utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål
För perioden 2016–2019 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från 90 miljoner kronor 2016, med ökning till 110 miljoner kronor respektive 100 miljoner kronor 2017 och 2018, för att 2019 uppgå till 85 miljoner kronor. Soliditeten förväntas under 2017 och 2018 nå målet 15 procent, men under 2019 falla tillbaka till 14 procent.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås 15 procent under vissa år under perioden, men det finns fortfarande osäkerheter kopplade till pensions-skuldens utveckling. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås 2019.

En förklaring till den försämrade räntabiliteten är behovet att öka avsättningarna för tjänstepensioner. Behovet har förstärkts av de allt lägre nivåer för den långa realränta som används när avsättningarna beräknas. Regeringens bedömning är att det finns ett behov av att förändra systemet för hantering av avsättning för pensioner. Förändringar måste hanteras samlat för samtliga affärsverk, som i dag tillämpar samma modell. Regeringen bedömer att eventuella förändringar kommer att kräva ytterligare utredning.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta normalt bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket i syfte att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttillägget bör fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Tabell 3.80 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor

	2015	2016	2017	2018
Resultat efter skattemotsvarighet	66	70	86	78
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	8	8	9	7
Soliditet (%)	14	14	15	15
Beräknad skattemotsvarighet	19	20	24	22
Beräknad utdelning	10	11	13	12

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 3 750 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2016 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2016 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 100 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 000 000 kronor.

Regeringen 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.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2015 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör fortsätta gälla även för 2016.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LFV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 100 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott

till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Regeringen föreslår att dessa bemyndiganden kvarstår på samma nivå för 2016.

Luftfartsverkets verksamhet utomlands bedrivs huvudsakligen i samarbete med annan partner. I syfte att åstadkomma effektiva former för samarbetet samt att dela risk och begränsa risken för Luftfartsverkets del är det önskvärt att för sådana samarbeten kunna bedriva verksamheten inom ett gemensamt företag. För att bl.a. i syfte att få tillräcklig flexibilitet i bildande eller avveckling av sådana samarbeten bör regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag respektive sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten i den utsträckning det bedöms behövas för effektivt genomförande av uppdraget och i syfte att begränsa affärsrisken. Riksdagen har tidigare (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) bemyndigat regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen och genom beslut om budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) anpassat formuleringen till 8 kap. 3 och 4 §§ budgetlagen (2011:203). Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

Luftfartsverket behöver inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilt försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilt försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten. Regeringen gör bedömningen att båda dessa åtgärder är lämpliga för att begränsa risken i den berörda verksamheten.

Luftfartsverket väntas 2015 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. Under 2011 löste Luftfartsverket in del av pensionsskulden som avser pensionärer, fribrev och livräntor.

Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket

inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2016–2019 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2016–2019 uppgår till totalt 480 miljoner kronor, vilket är i linje med behovet av långsiktig årlig investeringsnivå på 120 miljoner kronor. För 2015 har prognosen ökat på grund av en tillfällig anpassning till aktualiserat behov av vissa investeringar under året kopplade till primärradar avseende Sveriges sydöstra luftrum.

Trafikledningssystem

Luftfartsverket bedriver ett pågående internationellt samarbete avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet (COOPANS, COOPeration between ANS-providers) mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör, Thales.

Fjärrstyrda torn

RTC, Remote Tower Center, är ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid framför allt små och medelstora flygplatser genom s.k. fjärrstyrda torn för att leda och övervaka trafik utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader. Implementering av projektet pågår i Sundsvall och Örnsköldsvik avseende flygtrafikledningsfunktioner, displayer, master för kameror m.m. Planerade investeringar avser dels åtgärder kopplade till driftsättningen som ägde rum under våren 2015, dels fortsatt utveckling av systemet.

Övriga investeringar

Investeringsplanen innehåller dessutom projekt avseende alternativa anläggningar för kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm (contingency) i syfte att säkerställa kapacitet i händelse av att ordinarie anläggningar slås ut,

liksom anskaffning av s.k. primärradar (PSR TMA SA, Primary Surveillance Radar Terminal Area Stockholm och ev. till Sveriges sydöstra luftrum) som behövs som back-up till den normala radarövervakningen, liksom ett system för hantering av aeronautisk information (ADQ).

Utöver vad som anges ovan inkluderas i investeringsplanen ersättningsinvesteringar för modernisering och utbyte av äldre system. Det gäller såväl utbyte av radiostationer i norra Sverige (VHF) som ersättning av nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar, såsom radarstationer och radio och huvudbildskärmar i trafikledningssystemet TOPSKY.

Övriga investeringar avser främst investeringar i byggnader, huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att bevara befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning och ventilation. Därutöver ingår i posten it, bl.a. en uppgradering av affärssystemet samt en ny integrationsplattform (kommunikation mellan olika databaser), liksom nytt eller uppgraderat beslutsstödssystem.

Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning avseende de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehov under de närmaste åren. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

Tabell 3.81 Investeringsplan för Luftfartsverket*Miljoner kronor*

	Utfall 2014	Prognos 2015	Budget 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
COOPANS	18	22	27	30	30	27
RTC	4	13	10	10	16	15
Contingency	-	2	25	25	25	23
Primärradar (PSR), MA SA m.m.	31	50	102	-	-	-
SUPS	9	16	13	13	2	-
Övrigt	57	67	43	42	31	55
Summa investeringar	119	170	220	120	120	120
Lån	0	0	0	0	0	0
Egna medel	119	170	220	120	120	120
Summa finansiering	119	170	220	120	120	120

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

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

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektronisk kommunikation och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa och främja utvecklingen inom dessa områden.

E-legitimationsnämnden har som uppgift att stödja och samordna den offentliga sektorns behov av säkra metoder för elektronisk identifiering och underskrift (e-legitimationer) i den offentliga förvaltningens e-tjänster.

Inom politiken för informationssamhället finns även ett antal kommittéer och forum, bl.a. Digitaliseringskommissionen (dir. 2012:04) och Bredbandsforum (dnr N2010/02461/ITP).

Delegationen för e-förvaltning, E-delegationen, (dir. 2009:19) avslutade sitt arbete den 30 juni 2015.

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2014	Budget 2015 ¹	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
<i>Politiken för informationssamhället</i>							
2:1 Post- och telestyrelsen	27	27	27	28	28	29	30
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	120	138	135	140	140	140	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	21	36	31	36	36	36	36
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	17	19	18	12	13	13	13
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	245	120	120	126	126	126	126
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	38	48	47	55	55	55	10
Summa Politiken för informationssamhället	468	388	378	397	398	399	355

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

Regeringens förslag till anslag 2016 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 397 miljoner kronor. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslagen till sammanlagt 398 miljoner kronor, 399 miljoner kronor respektive 355 miljoner kronor.

4.3 Mål för området

It-politik

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).

Ett delmål är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandla-

hållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr 2009/10:297).

Post

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) (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, utg. omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Tabell 4.2 Mål för området

It-politik	Post	Grundläggande betaltjänster
<p>Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).</p>	<p>Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045) (prop. 2014/15:1, utg. omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).</p>	<p>Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, utg. omr. 22 bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).</p>
<p>Ett delmål är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1, utg. omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).</p>		
<p>Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, utg. omr. 22, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).</p>		

4.4 Resultatredovisning

4.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

En rad olika faktorer påverkar utvecklingen inom informationssamhället. Politikens bidrag inom detta område är ofta svår att mäta och avgränsa från effekterna av andra offentliga och privata insatser. De viktigaste indikatorerna för att redovisa resultaten inom it-politiken är följande:

- Andel individer som använt internet i stort sett varje dag respektive som aldrig använt internet.
- Andel individer som använt internet för att hämta information från myndigheters webbplatser samt som under året använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters webbplatser.
- Andel företag med minst tio anställda respektive företag med 1–9 anställda som använt internet för att söka information från myndigheters webbplatser.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolknings-

täckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s och 30 Mbit/s.

- Årsutveckling av pris per abonnemang för fast bredband minst 8 Mbit/s samt årsutveckling lägstapris snittanvändare mobila samtaltjänster.
- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s och 30 Mbit/s respektive antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s.

Några indikatorer är relativt nya, varför de historiska tidsserierna i dessa fall är korta, vilket framgår av tabell 4.3. Indikatorn andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s är ny sedan budgetpropositionen för 2015. För indikatorn andel företag med minst tio anställda respektive företag med 1–9 anställda som använt internet för att söka information från myndigheters webbplatser finns inga data för 2014. Regeringen ser behov av vidareutveckling av indikatorer för e-förvaltning.

I Statistiska centralbyråns (SCB) undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet har målgruppen fr.o.m. 2013 utökats till åldersgruppen 16–85 år. Då längre tidsserie saknas för denna indikator redovisas

även den tidigare åldersgruppen, 16–74 år, se tabell 4.3.

Målet för it-politiken kan också delvis mätas genom de internationella index och rankingar som finns för it-området. Dessa studier jämför länders förutsättningar samt investeringar och användning av it men visar inte genomslag på ekonomi eller sysselsättning vilket också kan vara av intresse (se mer i avsnitt 4.4.2).

För området robusthet och säkerhet har lämpliga indikatorer ännu inte kunnat identi-

fieras. Det finns därför ett fortsatt behov av utvecklingsarbete inom detta område.

Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar. Regeringen har ett ansvar för att se till att alla har tillgång till posttjänster och grundläggande betaltjänster. Om det finns indikationer på att så inte är fallet, ansvarar regeringen för att åtgärda detta bl.a. genom insatser från PTS som är ansvarig myndighet för dessa områden.

Tabell 4.3 Indikatorer för måluppfyllelse – it-politik

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

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

¹ Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.² Avser den sammanlagda täckningen för Net1, Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.³ Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.⁴ Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.

4.4.2 It-politik

Resultat

Den nationella statistiken visar att individer och företag i Sverige blir generellt sett bättre på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Enligt SCB:s årliga it-undersökningar har personers och företags användning av internet inklusive e-förvaltning ökat generellt. Bland 16–85-åringar i Sverige har 92 procent, ca 7,1 miljoner personer, tillgång till internet i hemmet och möjlighet att koppla upp sig. Det är vanligt att använda internet utanför hemmet eller arbetsplatsen. Totalt 65 procent av befolkningen i åldern 16–85 år har använt en smart telefon för mobil internetanslutning. De vanligaste användningsområdena är e-post och att söka information om varor och tjänster. Det är också vanligt att titta på nyhetssajter och att använda internetbank (se tabell 4.3).

SCB:s it-statistik visar att företagens användning av it framför allt hänger ihop med storlek och bransch, men att de regionala skillnaderna är små. Av företag med tio anställda eller fler har 98 procent tillgång till internet. Bland de minsta företagen, noll anställda, är siffran 78 procent.

Tillgången till både bredband och mobiltäckning har ökat generellt sett (se mer under respektive rubrik).

Regeringen bedömer att utvecklingen mot att nå det it-politiska målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter utmanas av att andra länder går starkt framåt. I en internationell jämförelse utförd av World Economic Forum (WEF), har Sverige för tredje året i rad tredje högsta poäng av 143 länders Index. I EU-kommissionens Digital Economy and Society Index, rankas Sverige som nummer 2 av EU:s 28 medlemsländer. Dessa jämförelser ger en likartad bild av att Sverige fortsatt hör till världens absolut mest framstående länder i it-relaterade frågor. Emellertid visar detaljerna i dessa index också att Sverige tappar indexpoäng medan många länder går framåt.

Ökad digital delaktighet

Regeringens ambition är att alla som vill ska kunna vara digitalt delaktiga, dvs. kunna använda de möjligheter som digitaliseringen erbjuder (dnr N2011/00342/ITP).

I SCB:s undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet 2014 framgår att 78 procent av Sveriges befolkning i åldern 16–85 år använder internet dagligen (siffran för åldern 16–74 år är 83 procent) (se tabell 4.3). Detta är en viss ökning sedan 2013. Andelen som aldrig använt internet har dock ökat något, särskilt bland utrikes födda. De främsta anledningarna till att kvinnor och män aldrig använt internet är att de anser att de inte behöver internet eller att de inte vet hur man gör.

Av dem som deltagit i SCB:s undersökning uppgav 22 procent att de har någon form av funktionsnedsättning. Drygt tre procent av dessa, knapp en procent av hela befolkningen, upplever att de har stora svårigheter att använda datorer och internet på grund av sin funktionsnedsättning. Denna siffra har sjunkit något sedan 2013.

PTS har på regeringens uppdrag genomfört en förstudie om en it-supporttjänst för personer med funktionsnedsättning (dnr N2014/05453/ITP). Därtill har Digitaliseringskommissionen lämnat ett delbetänkande, Gör Sverige i framtiden – digital kompetens (SOU 2015:28), med bl.a. förslag om insatser för ökad digital kompetens bland invånarna. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringens Användningsforum arbetar med hur universell utformning ska kunna vara utgångspunkten för all utveckling av it-tjänster och -produkter, så att användbarhets- och tillgänglighetsperspektivet tas hänsyn till redan från början i utvecklingsprocessen.

Jämställd it-utveckling

Det är fortsatt ingen större skillnad i användning av internet inklusive e-förvaltning mellan kvinnor och män. Användningen har ökat bland både kvinnor och män jämfört med 2013 (se tabell 4.3). I den äldsta åldersgruppen, 75–85 år, är dock skillnaden mellan kvinnor och män större. Andelen kvinnor som använt dator nästan varje dag utgjorde 18 procent och män 41 procent. Andelen kvinnor som använt internet nästan varje dag utgjorde 17 procent och män 32 procent. Totalt sett har andelen både kvinnor och män som aldrig använt internet ökat något sedan 2013. Skillnaden mellan kvinnor och män i åldern 16–74 år har ökat.

Andelen kvinnor i it-yrken ligger kvar på ca 20 procent och män på 80 procent, enligt SCB. Samma könsfördelning gäller för andelen

utexaminerade kvinnor respektive män från it-utbildningar på universitet och högskolor, enligt statistik från Universitetskanslersämbetet. Denna siffra har varit konstant de senaste åren.

It för miljön

Generellt gäller enligt SCB:s undersökning Företagens användning av it 2015 att andelen företag med miljöpolicy som syftar till att minska resandet genom resfria möten ökar med företagets storlek. Av företag med fler än 10 anställda hade knappt en tredjedel av företagen en sådan policy. För företag med 1–9 anställda uppgick andelen till knappt en femtedel. Resultatet är i linje med 2013 års undersökning.

Mönstret är detsamma sett till andelen företag som har miljöpolicy för energiförbrukning vid användningen av it, krav på att leverantörer är miljöcertifierade samt ta hänsyn till energiförbrukningen vid val av system eller hårdvara. Det är vanligare bland större företag jämfört med mindre att ha sådana policyer.

Förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter anger att myndigheterna så långt det är möjligt ska använda energieffektiv it för att miljöanpassa verksamheten. Av Naturvårdsverkets rapport Miljöledning i staten 2014 framgår att 95 procent av myndigheterna anger att de använt it för att minska energianvändningen. It används i mycket stor utsträckning för att minska antalet tjänsteresor av myndigheterna. Andelen som uppger detta uppgår till 99 procent. Nivåerna är i paritet med 2013 års undersökning.

Regeringen har i regleringsbrevet för 2015 uppdragit åt Trafikverket att under innevarande år driva vidare projektet Resfria möten i myndigheter (REMM). Projektet samlar ett tjugotal myndigheter men kunskaper och erfarenheter kan spridas till en vidare krets av myndigheter.

Internets förvaltning

Den centrala tilldelningen av domännamn och IP-nummer styrs av Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) i en modell av flerpartssamverkan där representanter för länder, näringsliv och civilsamhället lämnar råd till ICANN som fattar beslut om tilldelning av toppdomäner, t.ex. .com. Sverige deltar genom representation i ICANN:s Governmental Advisory Committee (GAC).

Med internets växande betydelse ökar intresset för internets globala förvaltning och engagerar allt fler länder och aktörer runt om i

världen. En fråga som en del länder driver är om internets globala förvaltning fortsatt ska ske i flerpartssamverkan eller övergå till en enbart mellanstatlig modell. Detta diskuteras i möten inom ramen för bl.a. Internationella teleunionen (ITU) och FN:s generalförsamling.

Beslutet 2014 av USA:s regering att överväga en överlämning av sitt resterande inflytande över internets s.k. rot-zon utgör ett stöd för att främja modellen med flerpartssamverkan. Med ICANN:s organisatoriska stöd arbetar intresserade parter med att formulera förslag om en framtida ordning för hanteringen av internets rot-zon. Förslag ska överlämnas till USA:s Handelsdepartement under 2015.

IPv6

För att använda internet krävs bl.a. att varje ansluten enhet (dator, skrivare etc.) kan adresseras med en unik adress, s.k. internetprotokolladress (IP-adress). Adresser i version fyra av internetprotokollet (IPv4) håller globalt på att ta slut och det är nödvändigt att genomföra en övergång till IP version 6 (IPv6). Detta framhålls av Europeiska kommissionen (KOM[2008] 313) och PTS. PTS rapporterar löpande hur myndigheters införande av IPv6 utvecklas (<http://e-tjanster.pts.se/internet/ipv6>). I maj 2015 var 82 procent av alla myndigheter tillgängliga med IPv6 för någon av tjänsterna e-post, DNS (domännamnssystem) och webb medan 32 procent var tillgänglig för alla tre tjänsterna.

PTS har på uppdrag av regeringen tagit fram en vägledning för organisationer som ska införa IPv6 och följer utvecklingen av myndigheters arbete med att göra sina webbplatser tillgängliga för IPv6. PTS undersökning visar att åtta av tio myndigheter har infört IPv6 för någon del av sin externa kommunikation. Emellertid återstår att införa IPv6 för många myndigheter.

E-förvaltning

Enligt SCB:s it-undersökning har andelen individer som på något sätt använt myndigheters webbplatser ökat något sedan 2014.

Sveriges placering i olika internationella benchmarkingstudier varierar mellan nionde och 28:e plats. En svag men tydlig fallande trend kan skönjas.

Innovativa och samverkande digitala lösningar
Innovativa och samverkande digitala lösningar ska bidra till en enklare vardag för medborgare

och företag. Flera av de myndigheter som är representerade i E-delegationen har därför tilldelats medel av regeringen för att utveckla digitala lösningar för att stödja livshändelserna⁵ Att bli efterlevande, Föräldraskapsbekräftelse, Gå till arbete, Nyanländ och Väntar och får barn.

Gemensamma digitala lösningar

Regeringen stödjer utvecklingen och användningen av gemensamma digitala lösningar såsom e-handel, e-legitimationer, Mina meddelanden och digitala arkiv.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har i uppdrag att främja arbetet med e-handel i staten samt följa upp och verka för användning och realisering av ekonomiska nyttor med hjälp av e-handel (dnr N2015/01135/EF). Intresset för e-beställningar under 2014 var fortsatt högt men anslutningen av leverantörer för att möjliggöra elektroniska beställningar gick långsamt.

ESV har haft i uppdrag att analysera konsekvenser av eventuellt införande av ett krav på e-fakturering för fakturor som skickas till staten och till övrig offentlig sektor (dnr N2015/00739/EF). ESV bedömer i sin rapport (ESV 2015:44) från i maj 2015 att ett lagkrav på varu- och tjänsteleverantörer att skicka elektronisk faktura till offentlig sektor är bra och nödvändigt för att realisera den potential som ligger i ökad elektronisk fakturering.

I dag finns det mer än sju miljoner e-legitimationer utfärdade i Sverige, vilket innebär att en stor andel av befolkningen använder eller har tillgång till e-legitimationer. Internationellt sett är detta en hög siffra. Användningen av e-legitimationer i offentlig sektors e-tjänster ökar snabbt. Mellan 2012 och 2014 ökade antalet transaktioner med 50 procent.

Dagens avtal om tjänster för elektronisk identifiering i offentlig sektor kan som längst användas till den 1 juli 2016. E-legitimationsnämnden arbetar med att ansluta myndigheter och leverantörer till Svensk e-legitimation, en ny modell för försörjning av offentlig sektors behov

av enkel och säker elektronisk identifiering och underskrift.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2015 satt upp målet att mellanstora och större myndigheter ska ha anslutit relevanta meddelandeflöden till Mina meddelanden senast 2017. Införandet bör dock ske med hänsyn tagen till varje myndighets förutsättningar. Den 30 april 2015 uppdrog regeringen åt Skatteverket att följa upp statliga myndigheters anslutning till Mina meddelanden (dnr N2015/03779/EF). Skatteverket ska även särskilt verka för att Mina meddelanden används av de flesta företag. Vid utgången av 2014 använde sju myndigheter Mina meddelanden för att skicka säkra meddelanden, vilket är en fördubbling gentemot föregående år. Två privata leverantörer av elektroniska postbefordringstjänster och brevlådor har också anslutits till Mina meddelanden.

Den 14 augusti 2014 uppdrog regeringen åt Statens servicecenter att i samverkan med Riksarkivet utveckla en förvaltningsgemensam tjänst för e-arkiv (dnr N2014/03415/ITP och N2013/03701/ITP). Därtill fick sju statliga myndigheter i uppdrag att använda den gemensamma tjänsten. Statens servicecenter lämnade den 25 februari 2015 en delredovisning av uppdraget, där myndigheten bl.a. redovisar att en avsiktsförklaring har tecknats med de sju myndigheterna. För det fortsatta uppdraget har regeringen beslutat om medel till Statens servicecenter (dnr N2015/03928/EF) för 2015.

Effektiv it-användning i staten

Regeringen uppdrog den 15 januari 2015 åt ESV att fördjupa arbetet med jämförelser av de statliga myndigheternas it-kostnader, inhämta information om vilka strategiska it-projekt som bedrivs och som kan bedömas ha en högre risk samt utarbeta förslag till hur mätning och rapportering av de statliga myndigheternas it-användning kan följas upp. Arbetet ska på sikt bidra till förbättrad hantering av it-projekt hos berörda myndigheter. Den 31 maj rapporterade ESV resultatet av kartläggning av strategisk it-projekt som kan bedömas ha en högre risk. Rapporten visar att ca 200 strategiska projekt bedrivs i de ca 60 myndigheter som har lämnat information, med en budget om ca 2 miljarder kronor för 2015. Myndigheterna bedömer att fem av dessa projekt har en hög risk.

Den 30 april 2015 uppdrog regeringen åt Pensionsmyndigheten att analysera potentialen

⁵ Med livshändelse avses en händelse som inträffar vid en specifik tidpunkt i en medborgares liv, som leder till att något behöver hanteras. Tjänster i samband med detta kan involvera många aktörer, dvs. myndigheter, kommuner, landsting och privata aktörer.

för användning av molntjänster i staten (dnr N2015/03778/EF).

Förutsättningar för digital samverkan

De av regeringen utsedda utvecklingsmyndigheterna Skatteverket, Lantmäteriet, Transportstyrelsen, Tillväxtverket och Bolagsverket har under året slutrapporterat sina uppdrag. Samtliga dessa myndigheter lyfter fram exempel på tekniska, juridiska och finansiella hinder för e-förvaltningsprojekt som omfattar flera myndigheter. Alla utvecklingsmyndigheter lyfter fram att myndigheternas information bör ses som en gemensam resurs som bidrar till att myndigheterna på ett enklare sätt kan använda varandras information och att avgifter mellan myndigheter hindrar en effektiv användning av information.

E-delegationens erfarenheter av arbetet med digital samverkan visar att utveckling underlättas om förutsättningar för samverkan är tydliga, beskrivna och överenskomna. Delegationen har därför tagit fram en vägledning för digital samverkan som knyter samman mål och principer, ansvar och roller, ledning och styrning samt processer för utveckling och förvaltning som bygger på en samverkansidé (Vägledning för digital samverkan, version 4.1, E-delegationen 2015).

E-delegationens arbete har också resulterat i förslag om stegvisa förändringar i lagstiftningen. Dessa förslag har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (dnr N2014/02822/EF och N2014/4943/EF).

Organisering och styrning av gemensam e-förvaltning

E-delegationen (dir. 2009:19) har sedan 2009 haft i uppdrag att stärka utvecklingen av e-förvaltningen och skapa goda möjligheter för myndighetsövergripande samordning för e-förvaltning. Den 30 juni 2015 avslutades E-delegationens uppdrag och delegationen lämnade sitt slutbetänkande En förvaltning som håller ihop (SOU 2015:66) den 26 juni 2015.

I slutbetänkandet framför E-delegationen att regeringen behöver fortsätta driva på en utveckling som syftar till att lösa de samverkanshinder som idag motverkar de övergripande målen med e-förvaltningen. E-delegationen lämnar därför ett antal rekommendationer och ställningstaganden, bl.a. att digitala tjänster ska, så långt det är möjligt och där det är relevant,

vara förstahandsval i den offentliga sektorns kontakter med medborgare och företag.

Det pågår ett arbete med att organisera om e-förvaltningsområdet efter att E-delegationens uppdrag avslutats. Regeringen har uppdragit åt ESV att ge stöd till regeringen och Regeringskansliet i samband med en satsning på e-förvaltning under 2015–2018 (dnr N2015/03210/EF). Vidare ska ESV inom ramen för satsningen ge stöd till de statliga myndigheterna.

4.4.2.1 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Sverige fortsätter att vara internationellt ledande i utveckling och användning av 4G (fjärde generationens mobilsystem), vilket möjliggör mer avancerade tjänster och högre hastigheter. Enligt operatörerna har 99 procent av befolkningen tillgång till bredband med hög överföringshastighet via tekniken LTE (Long Term Evolution). Den snabba utbyggnaden har främjats från statens sida av ett tidigt frigörande av nödvändiga radiofrekvenser och lanseringen av nya mobiltillstånd på marknaden, framför allt det s.k. 800 MHz-bandet. Utbyggnaden på landsbygden har förbättrats och täckningsgraden är i dag högre för 4G, med ca 10 Mbit/sekund, än med 3G. Under 2014 ökade täckningen för mobila bredbandstjänster, i första hand genom 4G. Användningen av mobil datatrafik i Sverige är bland de högsta inom EU och ökade under samma tid med 35 procent.

Med avseende på fast bredband kan ca 60 procent av hushållen och företagen teckna ett abonnemang med en överföringshastighet på minst 100 Mbit/s. Sverige är också det EU-land som har högst andel abonnemang med den hastigheten eller högre. Fiber stod i december 2014 för 43 procent av alla bredbandsuppkopplingar och gick hösten 2014 om xDSL, som bygger på koppar, i antal uppkopplingar. För närvarande pågår en intensiv utbyggnad av fiber till småhus som drivs av en stor efterfrågetrend.

Under de två senaste åren har oseriös telefonförsäljning fortsatt att vara ett problem på marknaden, dvs. när individer ofrivilligt blir kund hos någon operatör utan att ha tackat ja till detta eller förstått vad man tackar ja till. PTS och Konsumentverket har arbetat aktivt med frågan. Under våren 2015 enades ett antal operatörer i

samråd med PTS om en handlingsplan från branschen att verka för etiska försäljningsmetoder vid telefonförsäljning.

På EU-nivå har en politisk överenskommelse nåtts mellan rådet och Europaparlamentet om en ny EU-förordning om nätneutralitet och roaming (användning av mobiltelefon utomlands) inom EU. (Se mer i avsnitt 4.5.1.1.)

Prisutveckling

Priserna på tjänster med lägre kapacitet har ökat något över tiden. Sådana tjänster, bl.a. erbjudanden på 8 Mbit/s fast bredband, efterfrågas allt mindre (se tabell 4.3). Erbjudanden som efterfrågas mindre får högre priser, på grund av lägre efterfrågan, särskilt jämfört med tjänster med högre kapacitet. I en prisjämförelse med ett urval av OECD-länder gällande fast bredband med en överföringshastighet på minst 100 Mbit/s i nedlänk respektive 10 Mbit/s i upplänk, låg Sverige 2014 på tredje plats räknat från det billigaste erbjudandet. Det svenska erbjudandet var 2014 billigare än erbjudanden från jämförbara marknader såsom Norge, Danmark och Finland. 2013 var Sverige billigast.

En fallstudie från PTS visar att det genomsnittliga lägsta priset för bredband är betydligt lägre i stadsnät med flera internetleverantörer. En annan fallstudie har undersökt olika aktörers standardpriser för fiberanslutning av villor och visar stora skillnader både i standardpris och mellan högsta och lägsta pris för att dra in fiber. Skillnaden beror bl.a. på vilka grävarbeten och vilken utrustning som ingår i erbjudandet, hur lång kontraktstiden är samt vilket område och vilken kommun erbjudandet gäller. Standardpriset på erbjudanden där det mesta ingår låg i genomsnitt på 18 000 kronor. Det lägsta priset var 4 800 kronor och det högsta 54 000 kronor.

Radiofrekvenser

Trafikmängderna i de mobila bredbandsnäten har ökat kraftigt under de senaste åren. Enbart mellan 2013 och 2014 ökade trafikvolymen med 31 procent. Den ökade efterfrågan på mobila bredbandstjänster medför att efterfrågan på insatsvaran radiofrekvenser (spektrum) också ökar.

Förvaltningen av radiospektrum påverkas i hög utsträckning av internationella förhandlingar och samarbeten. Olika slags utrustning, som t.ex. trådlösa nätverk och terminaler för mobiltelefoni, tillverkas och säljs i stora volymer på

gränsöverskridande marknader. Sverige har därmed begränsade möjligheter att förvalta radiofrekvenser enbart utifrån nationella överväganden.

Regeringen beslutade i februari 2014 att det s.k. 700 MHz-bandet (694–790 MHz) fr.o.m. april 2017 ska frigöras från marksänd tv och göras tillgängligt för andra ändamål. PTS har i april 2015 redovisat en rapport om framtiden för 700 MHz-bandet. PTS bedömer bl.a. att det är motiverat att förena 700 MHz-bandet med ett täckningskrav, främst i syfte att öka tillgången till mobila kommunikationsnät där konsumenterna befinner sig.

PTS fortsätter också den omplanering av näten för marksänd tv som krävs för att frigöra 700 MHz-bandet 2017. I det arbetet ingår koordinering av tv-sändare, dvs. uppdelning av sändningsrättigheter vid nationsgräns, med Sveriges grannländer. PTS har i april 2015 redovisat hur arbetet fortskrider.

Mobiltäckning

Enligt PTS rapport om tillgång till mobila kommunikationsnät från mars 2015 är den totala yttäckningen för taltjänster och sms 84 procent medan befolkningstäckningen är högre än 99 procent.

Yt- och befolkningstäckningen för 30 Mbit/s har enligt tabell 4.3 minskat något mellan 2013 och 2014 som en effekt av de förändringar som genomförts i operatörernas modeller för täckningsberäkningar i syfte att bättre återspegla användarbeteendet hos konsumenterna. Detta enligt den branschöverenskommelse som slöts under 2014.

Regeringen uppdrog 2014 åt länsstyrelserna i Blekinge, Jämtlands, Norrbottens, Södermanlands och Värmlands län att med bistånd av PTS fortsätta arbetet med att stimulera en regional dialog om mobiltäckning (dnr N2014/01722/ITP och N2014/3764/ITP). Syftet var att främja utbyggnaden av mobilnät och därigenom ytterligare förbättra mobiltäckningen i landet.

Regeringen uppdrog också den 3 juli 2014 åt PTS att ge förslag på hur Sverige kan använda s.k. samhällsmaster för att förbättra mobiltäckningen.

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Telefoni och en anslutning som medger funktionell tillgång till internet är i dag en nödvändighet. Den lägsta nivå som bör

eftersträvas är 1 Mbit/s enligt regeringens beslut 2011 om att uppgradera nivån för funktionell tillgång till internet (dnr N2011/07418/RS). Där marknaden inte tillhandahåller telefoni kan denna under vissa förutsättningar upphandlas av PTS. Funktionell tillgång till internet tillgodoses i dagsläget genom utbyggnad i enlighet med täckningskraven i 800-MHz-bandet.

I mars 2015 tillhandahöll PTS telefoni till totalt 10 slutanvändare, vilket är samma omfattning som tidigare år.

TeliaSonera AB:s arbete med det s.k. teknikskiftet (avveckling av gamla stolplinjer samt telefonstationer med gammal teknik och få abonnenter) avslutas vid utgången av 2015. Cirka 30 000 abonnenter har omfattats av projektet sedan starten. Genomförandet av teknikskiftet har bevakats noggrant av PTS och följts upp av regeringen.

Robusthet

Antalet rapporterade störningar eller avbrott av betydande omfattning är relativt stabilt sedan 2012, då operatörernas incidentrapportering påbörjades. År 2012 var siffran 31 incidenter, 2013 var antalet 50 och 2014 var antalet 47 incidenter. Skillnaderna mellan åren beror främst på antalet stormar.

PTS genomför årligen en risk- och sårbarhetsanalys för elektronisk kommunikation. Analysen för 2014 visar att logiska hot, exempelvis sådana som kopplas till fel och brister i den mjukvara som styr kommunikationsnätens funktion, ses som en större risk än flera vanligt förekommande fysiska hot, t.ex. fel i hårdvara och vissa klimatologiska händelser. Antagonistiska hot, i form av överbelastningsattacker och annan it-brottslighet, pågår ständigt och bedöms också öka i omfattning. De stora operatörerna har generellt sett en mer utvecklad krishanteringsförmåga jämfört med de mindre.

Utifrån risk- och sårbarhetsanalysen arbetar PTS med förebyggande åtgärder i samarbete med operatörerna, t.ex. genom att öka robustheten och redundansen i näten, skalskydda installationer, reservkraftverk, mobila reservnoder, spårbara och säkra tidssignaler etc. Myndigheten har även tagit fram olika vägledningar, bl.a. för användare om hur man kan anskaffa robust kommunikation.

Vartannat år genomförs en större krisberedskapsövning (Telö) och däremellan implementeras åtgärder inom identifierade för-

bättringsområden. Telö genomförs nästa gång under hösten 2015.

Elförsörjningen och elektronisk kommunikation är två samhällsviktiga infrastrukturer som är beroende av varandra. Elavbrott kan leda till störningar och avbrott i elektronisk kommunikation och därmed påverka samhället negativt.

PTS nya föreskrift om driftsäkerhet träder ikraft den 1 januari 2016. Föreskriften ska säkerställa att marknads aktörer bedriver ett långsiktigt och kontinuerligt driftsäkerhetsarbete i syfte att nät och tjänster ska uppnå en grundläggande nivå av driftsäkerhet.

Inom EU förhandlas för närvarande ett förslag från EU-kommissionen om ett direktiv kring nät- och informationssäkerhet. Sverige främjar nät- och informationssäkerheten på EU-nivå genom arbetet inom Europeiska unionens byrå för nät- och informationssäkerhet (Enisa) där en svensk är styrelseordförande sedan 2013.

Vardags säkerhet

Statistik från SCB för 2014 visar att den andel personer i åldern 16–74 år som inte har internet hemma på grund av säkerhets- och integritetsskäl har varit ca en procent (för båda könen) 2012–2014 (andelen kvinnor var ca två procent 2014).

Statistiken från SCB visar också att omkring 17 procent (av båda könen) av befolkningen 16–85 år inte använde internetlagring på grund av integritets- eller säkerhetsskäl.

Enligt SCB:s statistik köpte fyra av tio företag molntjänster 2014. Bristande säkerhet upplevdes dock som en begränsning (8 procent) eller ett hinder (11 procent) för många företag att köpa molntjänster.

It-attacker genomförs enligt OECD alltjämt i stor skala (jfr. OECD:s Communications Outlook 2011). Av OECD-länderna ligger Sverige på tolfte plats avseende antal säkra servrar per capita, med övriga Nordens länder högre rankade (jfr. OECD:s Communications Outlook 2013). Det finns fortfarande en rad olika typer av intrång i och obehörigt utnyttjande av vanliga användares datorer, t.ex.

virus, trojaner⁶ botnät⁷, kreditkortsbedrägerier, spionprogramvara och annan oönskad lagring av skadlig kod.

Enligt OECDs Digital Economy Outlook 2015 rapporteras att 64 procent av de svarande var mer oroliga för sin integritet 2014 än de var 2013. Samtidigt rapporteras att denna oro inte alltid leder till ändrat beteende. Personer som uttrycker oro för sin integritet ägnar sig ändå åt beteende som riskerar integriteten. Samtidigt rapporterar OECD i sin Outlook att internetanvändarna har blivit mer medvetna och vidtar fler åtgärder för att skydda sina personuppgifter och nätaccess, bl.a. genom säkrare inloggnings- och lösenord samt uppdateringar av dessa.

4.4.2.2 Bredband

Enligt PTS bredbandskartläggning 2014 hade 61 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband med en teoretisk hastighet om minst 100 Mbit/s i oktober 2014. Det är en ökning med fem procentenheter jämfört med oktober 2013 (se tabell 4.3). Andelen hushåll och företag som har tillgång till 30 Mbit/s har under samma period ökat från 71 till 75 procent. Andelen företag som befinner sig i eller i närheten av en fiberansluten fastighet är 75 procent, vilket är en ökning med sex procentenheter från oktober 2013.

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

PTS bredbandskartläggning visar även att antalet hushåll och företag som helt saknar bredband, och därmed möjlighet att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband, fortsätter att minska. Beslutet om frigörandet av 800 MHz-bandet 2007 har till-

sammans med PTS täckningsvillkor för delar av frekvensbandet lett till att allt fler hushåll kontinuerligt får tillgång till grundläggande bredband. Under 2014 fick ca 170 hushåll och arbetsställen tillgång till bredband som en följd av täckningsvillkoret vilket innebär att i oktober 2014 saknade ungefär 300 hushåll och företag tillgång till bredband.

Marknaden står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur och under 2014 investerade marknadsaktörer ca 10 miljarder kronor i fasta och mobila nät enligt PTS rapport Uppföljningen av regeringens bredbandsstrategi 2015 (PTS-ER-2015:16). Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är dock ojämnt fördelad mellan tätort och småort och mer glesbefolkade områden. I områden utanför tätort och småort hade ca 13 procent av befolkningen tillgång till 100 Mbit/s enligt PTS bredbandskartläggning 2014. Regeringen har därför avsatt stöd till bredbandsutbyggnad i områden där marknaden inte planerar att bygga ut.

I takt med att kopparnäten avvecklas kommer tidigare analoga tjänster att ersättas med digitala (se även avsnitt 4.4.2.1, Telefoni och funktionell tillgång till internet). Övergången till digitala trygghetslarm är ett exempel där tillgången till fiber eller mobila nät med hög överföringshastighet, driftsäkerhet och bra täckning även är en säkerhetsfråga, särskilt som andra digitala välfärdstjänster också kan komma att anslutas i framtiden. Samtidigt finns idag en eftersläpning i kommunerna av olika skäl, bl.a. har bristen på standarder försvårat övergången, men arbete pågår kring detta.

Regeringen har avsatt 3,25 miljarder kronor till bredbandsutbyggnad fram till 2020 inom ramen för landsbygdsprogrammet och dessutom möjliggjort satsningar på ytterligare 1,2 miljarder kronor till bredbandsinfrastruktur inom ramen för regionalfondsprogrammen i norra Sverige under samma period.

Som ett led i att öka samordningen inom bredbandsstödsområdet har regeringen i regleringsbrevet uppdragit åt PTS att vara expertmyndighet för frågor som rör statligt stöd till bredbandsutbyggnad inom områden som PTS som sektorsmyndighet ansvarar för (dnr N2014/05330/ITP m.fl.).

Dessutom har regeringen beslutat om regionala bredbandskoordinatorer för att underlätta för den fortsatta bredbandsutbyggnaden (dnr

⁶ Trojaner är en skadlig kod som finns i ett program eller en bit kod som i sig verkar ofarlig och inväntar en förutbestämd tidpunkt, instruktioner utifrån eller lämpligt tekniskt tillfälle för att utföra sitt uppdrag.

⁷ Botnät ger personerna bakom näten kontroll över datorerna och kan användas för att sprida skräppost eller utföra överbelastningsattacker mot webbplatser.

N2015/04465/ITP). Funktionen är placerad hos den aktör som innehar det regionala utvecklingsansvaret, dvs. länsstyrelser, landsting, kommun eller samverkansorgan. Regeringen har även uppdragit åt PTS att upprätta och administrera ett nationellt sekretariat som ska vara en stödfunktion för de regionala bredbandskoordinatorerna (dnr N2015/04466/ITP).

Utredningen om effektivare användning av statens bredbandsinfrastruktur (N2014:05) ser över möjligheterna att genom förbättrad samordning effektivisera användningen av de statligt ägda bredbandsnäten och på vilket sätt en möjlig effektivisering av nyttjandet och tillgängliggörandet av aktörernas bredbandsinfrastrukturer kan vara till stöd för regeringens bredbandsstrategi. Utredningen ska redovisa uppdraget senast den 11 januari 2016.

Under våren 2015 remitterades ett förslag om hur direktiv 2014/61/EU av den 15 maj 2014 om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation ska genomföras i Sverige. Bestämmelserna ska träda i kraft den 1 juli 2016.

Bredbandsforums arbete

Verksamheten inom Bredbandsforum under 2014 har främst fokuserats på regional och lokal samordning, utbyggnad av snabbt bredband till villa samt samordning av efterfrågan för att främja bredbandsutbyggnaden. Ett arbete med att skapa förutsättningar för att realisera en ökad nationell organisering av de byanät som etableras i syfte att bygga ut bredband på landsbygden inleddes.

Statskontoret slutredovisade uppdraget från regeringen att utvärdera Bredbandsforums verksamhet den 26 mars 2015 (dnr N2015/03007/ITP). (Se mer i avsnitt 4.4.2.3.)

Analys

Individer och företag i Sverige fortsätter att öka sin it-användning. Sverige ligger fortfarande bra till i jämförelse med andra länder enligt index som sammanställs av World Economic Forum och EU-kommissionen (se avsnitt 4.4.2). Det är dock tydligt av indexens olika delar att it-användningen i andra länder i vissa fall ökar fortare än i Sverige och det finns en tydlig risk att Sverige redan 2016 tappar placeringar i jämförelse med andra länder. Om utvecklingen

fortsätter på samma sätt finns risken att Sverige nästa år rankas lägre bland de länder som ingår i WEF:s och EU:s index.

Utöver internationella jämförelser av investeringar i och användning av it, är det önskvärt med beskrivningar av hur dessa aktiviteter ger genomslag i ekonomin. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser beskriver på regeringens uppdrag digitaliseringens bidrag till ekonomisk tillväxt. Rapporten visar att av den årliga genomsnittliga tillväxttakten under åren 1995–2005, som var 3,7 procentenheter, kan 32 procent hänföras till produktivitetstillväxt i it-sektorn och investeringar i it-kapital i övriga branscher (dnr N2014/01633/ITP). Av en lägre genomsnittlig tillväxttakt på 1,5 procentenheter under åren 2006 till 2013, kan 41 procent på samma sätt tillskrivas it.

Det nationella innovationsrådet tar upp frågor som är relevanta för samhällets förnyelse, bl.a. digitalisering.

Ökad digital delaktighet

Sverige ligger bra till i internationella jämförelser när det gäller hur stor andel av befolkningen som är digitalt delaktiga. Däremot är det många äldre som fortfarande inte tar del av digitaliseringens möjligheter. Detta gäller framför allt äldre med funktionsnedsättningar. Den digitala delaktigheten behöver ökas inom samhällets mest marginaliserade och utsatta grupper.

Strävan mot en universell utformning vid utveckling av it-tjänster och -produkter där utgångspunkten tas i principen ”Design för alla” är viktig, inte minst ur ett e-förvaltningsperspektiv, då offentliga tjänster digitaliseras i allt större utsträckning.

I arbetet med att öka den digitala delaktigheten spelar ideella och privata aktörers initiativ en betydande roll då de kompletterar offentliga insatser.

Jämställd it-utveckling

Användningen av datorer och internet skiljer sig inte märkbart åt mellan kvinnor och män på en övergripande nivå. I de högre åldersgrupperna är dock andelen lägre för kvinnor för de flesta variabler. Detta samt ökningen av andelen både kvinnor och män som aldrig använt internet kan troligen delvis förklaras av andelen utrikes födda och där särskilt kvinnor, men skattningarna kan i vissa fall vara osäkra på grund av urvalets begränsning och svarsfrekvens.

Trots den generellt sett könsjämna användningen av datorer och internet, så är könsfördelningen fortfarande mycket skev inom it-området, både i it-branschen och på it-utbildningar. Detta innebär att kvinnors kompetens och erfarenhet inte tas tillvara i tillräcklig utsträckning vilket är negativt för jämställdheten i sig, för demokratin men också för Sveriges konkurrenskraft. För att Sverige ska ha konkurrenskraftiga företag som driver på den digitala utvecklingen, måste it-sektorn kunna attrahera kompetent arbetskraft och då kan inte en stor del av befolkningen stå utanför.

It för miljön

Förekomsten av miljöpolicyer bland företag är förhållandevis stabilt över åren (se även 4.4.2). Möjligen kan en viss tillbakagång skönjas för de mindre företagen med upp till tio anställda, men förändringarna ryms inom felmarginalerna. Statliga myndigheter använder it för energieffektivisering i högre grad än tidigare. Nästan samtliga myndigheter tillhandahåller också teknik som möjliggör resfria möten.

Av Naturvårdsverkets rapport Miljöledning i staten 2014 framgår även att stora satsningar har gjorts på att installera kommunikations-/konferensverktyg som bl.a. möjliggör video- och telefonmöten. Utvecklingen där olika former av standardlösningar används i högre omfattning bör enligt regeringen innebära att det blir allt lättare för myndigheter att genomföra resfria möten med andra myndigheter eller organisationer.

Av Naturvårdsverkets rapport Digitalisering och hållbar konsumtion (rapport 6675) framgår att digitaliseringen under rätt förutsättningar har stor potential att bidra till resurseffektivisering och minskad miljöpåverkan genom att ersätta eller intensifiera användningen av produkter, ytor, resor och transporter samt genom att effektivisera och informera om hållbara konsumtionsval.

Internets förvaltning

Det svenska engagemanget i ICANN, IGF och andra sammanhang har bidragit i arbetet med att behålla ett globalt internet som präglas av frihet och öppenhet. Sverige arbetar med ICANN och engagerade parter för att åstadkomma ett hållbart förslag till global lösning av hanteringen av internets rot-zon.

Under 2015 avslutas 10-årsöversynen av FN:s toppmöte om informationssamhällesfrågor

(WSIS) med ett högnivåmöte i FN:s generalförsamling. Sverige verkar för att mandatet för Internet Governance Forum (IGF), som har i uppdrag att samla det internationella samfundet i diskussioner om globala internetfrågor, förlängs vid högnivåmötet.

IPv6

För att få ett tillgängligt, öppet och robust internet i Sverige och globalt, är införandet av IPv6 hos svenska myndigheter en viktig del. Det är viktigt att ökningstakten inte avstannar utan att svenska myndigheter ökar takten i sitt införande av IPv6 (se mer i avsnitt 4.4.2).

E-förvaltning

Behovet av att genomföra den satsning på e-förvaltning för 2015–2018, som regeringen föreslog och aviserade i budgetpropositionen för 2015 är fortsatt stort, så att målen för it- och förvaltningspolitiken kan nås.

Innovativa och samverkande digitala lösningar

De utvecklingsmyndigheter som slutrapporterat till regeringen under 2014 har visat på behovet av en tydligare inriktning, inom utpekade områden, för att driva på utvecklingen av innovativa och samverkande digitala lösningar.

Gemensamma digitala lösningar

Införandet och användningen av gemensamma digitala lösningar, såsom e-beställningar i staten, Mina meddelanden och Svensk e-legitimation fortsätter att gå framåt, men uppföljningar visar också att regeringen behöver fortsätta följa och driva på utvecklingen för att önskade effekter ska nås.

E-legitimationer ska vara enkla och trygga för användare och villkoren för offentlig sektor att använda tjänsterna ska vara enkla, förutsägbara och kostnadseffektiva. Utveckling och användning av e-legitimation för identifiering och underskrift är avgörande för att myndigheterna ska kunna tillhandahålla effektiva och framgångsrika digitala tjänster.

Den nya modellen för e-legitimationer gör det möjligt för offentlig sektor att ställa gemensamma krav så att flera utfärdares e-legitimationer kan användas i de digitala tjänsterna. Medborgaren kan därmed själv välja e-legitimation från de leverantörer som godkänts. Införandet av Svensk e-legitimation har tagit längre tid än beräknat. Flera

myndigheter har anslutit sig och diskussioner förs med leverantörer av e-legitimationer men anslutningsgraden är fortfarande inte tillfredsställande.

I de flesta fall kan medborgare inte använda sin e-legitimation för att identifiera sig i andra medlemsstater inom EU. Detta beror på att de nationella systemen för elektronisk identifiering inte erkänns i andra medlemsstater och därmed kan inte fördelarna med den inre marknaden utnyttjas fullt ut. Medlemsländerna behöver därför fastställa villkor för digital samverkan som säkerställer tillit till varandras system. Villkoren för sådan digital samverkan fastställs inom ramen för eIDAS-förordningen (se mer i avsnitt 4.4.2).

Många statliga myndigheter planerar eller överväger att ansluta sig till Mina meddelanden. Samtidigt visar en kartläggning att det dröjer innan en bredare skara myndigheter och meddelandeflöden är anslutna till tjänsten.

Effektiv it-användning i staten

ESV:s uppdrag att under 2015 fördjupa arbetet med jämförelser av it-kostnader i statliga myndigheter och att kartlägga it-projekt med hög risk (dnr N2015/00738/EF) kommer att kunna ge värdefull information om de statliga myndigheternas it-användning och statsförvaltningens digitalisering.

Förutsättningar för digital samverkan

E-delegationen har genomfört ett antal insatser som varit betydelsefulla för utvecklingen av svensk e-förvaltning. Ett av de viktigaste områdena är att skapa förutsättningar för digital samverkan där E-delegationen har föreslagit ett koncept som bygger på frivillig samverkan och sker utifrån principen ”minsta gemensamma nämnare” (Vägledning för digital samverkan, version 4.1, E-delegationen 2015).

Det finns en fortsatt stor potential i ökad digital samverkan för att ge medborgare enklare och sammanhängande e-tjänster, minska behovet av uppgiftslämnande och effektivisera myndigheternas verksamheter.

Organisering och styrning av gemensam e-förvaltning

Det pågår en omstrukturering av e-förvaltningsområdet. E-delegationen har bidragit till en ökad samverkan mellan de myndigheter som ingått i delegationen och utveckling av gemensamma

digitala lösningar m.m. Det finns nu behov av en breddning av verksamheten och där flera aktörer kommer att ha en roll för att driva på utvecklingen. Digitaliseringen av offentlig sektor går därmed in i en ny fas.

4.4.2.3 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation

En positiv utveckling av marknaden för elektronisk kommunikation kännetecknas av efterfrågan, konkurrens och goda investeringsnivåer. Investeringarna i sektorn har under de senaste åren legat relativt högt i Sverige jämfört med övriga OECD-länder. För att förbättra förutsättningarna för effektiv konkurrens fortsätter PTS att bedriva viktig tillsyn på grossistmarknaderna inom bredbandsområdet. Framtidens reglering kommer dock att behöva anpassas till att det fasta kopparnätet i Sverige ersätts med fiber som tillhandahålls av flera olika operatörer. Dessa frågor kommer att diskuteras inom ramen för den översyn av EU-regelverket för elektroniska kommunikationer som påbörjats under 2015.

Bredbandsutbyggnaden är i stor utsträckning efterfrågedriven. Det finns en stark efterfrågan på de tjänster som erbjuds, framför allt tjänster för strömmande video, vilket skapar ett tryck på den infrastruktur som ska bära dessa tjänster. Det gör att antalet bredbandsabonnemang växer stadigt och bidrar till den fiberutbyggnad som fortsätter i småhusområden. Samtidigt är priserna på mobiltelefoni och bredband konkurrenskraftiga. Särskilt storanvändare har jämförelsevis låga priser i Sverige jämfört med andra länder i förhållande till den kapacitet som erbjuds.

Prisutveckling

Som ett resultat av att allt fler använder internet via smarta mobiltelefoner fortsätter efterfrågan på datatrafik att öka. Operatörerna erbjuder allt fler kombinationer av datamängder till olika priser. Det är en utveckling som har kunnat skönjas tidigare men som nu är tydligare och visar att affärsmodellerna håller på att förändras.

Mångfalden av prismodeller och erbjudanden på marknaden gör det svårare för konsumenter att fatta välinformerade beslut. Bristande transparens, dvs. att det är svårt att ta till sig informationen i ett erbjudande eller avtal,

fortsätter att vara ett problem för konsumenter på hela marknaden för elektronisk kommunikation.

I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (LEK) finns regler som syftar till att ge konsumenten tydlig, heltäckande och lättillgänglig information om innehåll i avtal. PTS genomför under 2014–2015 tillsyn rörande information i avtal. PTS föreskrifter (PTSFS 2013:3) om innehållet i avtal i kombination med de aktiva tillsynsinsatser som genomförs, bedöms förbättra konsumenternas möjligheter att tillgodogöra sig marknadsinformationen. Det finns också tecken på att marknadsaktörerna anpassar sig till en efterfrågan hos konsumenter på transparens och förutsebarhet genom bl.a. förenklade avtal och s.k. ”prova på-abonnemang”.

Radiofrekvenser

Efterfrågan på frekvensutrymme ökar, men det finns få lämpliga tomma frekvensband att tillgå. Mot den bakgrunden kan det behöva övervägas omplanering eller frigörande av frekvensband som i dag används för något annat. När sådana överväganden görs behöver det samlade behovet av frekvenser för all användning, inklusive för medborgare, företag och det offentligas behov analyseras. Sådana åtgärder tar lång tid och kräver omfattande insatser, inte minst på internationell nivå.

Mobiltäckning

Mobiltäckningen är generellt sett god både för tal och mobilt bredband, i synnerhet där människor bor och vistas, men det finns skillnader i yttäckning mellan gles- och tätbefolkade områden. Regeringens uppdrag till några länsstyrelser att med bistånd av PTS stimulera till regional dialog om mobiltäckning har enligt PTS Slutredovisning av regeringsuppdrag att främja regionala dialoger för utbyggnaden av mobilnät (PTS-ER-2015:18) bidragit till att främja utbyggnaden av mobilnät.

Konsumenternas upplevda mobiltäckning påverkas även av terminalens mottagningsförmåga, den ökade mängden datatrafik som leder till kapacitetsbrist i näten samt materialval i husväggar som påverkar täckningen inomhus. Andra faktorer som påverkar och försvårar täckningen är exempelvis fysiska hinder, berg, dalar, skog och väder.

Regeringsbeslutet från 2007 om att frigöra 800 MHz-bandet för mobila bredbandstjänster

har tillsammans med PTS täckningsvillkor inneburit en omfattande utbyggnad av LTE (4G) på relativt kort tid.

Beslutet om att frigöra 700 MHz-bandet för annan användning än marksänd tv kommer sannolikt att bidra ytterligare till denna utveckling (se även avsnitt 4.4.2.1).

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen är överlag god i hela landet. Enligt den utvärdering som PTS låtit göra riskerar som mest 5–10 abonnenter per år att förlora tillgången till telefoni utan att marknaden kan erbjuda någon lösning. Under vissa förutsättningar kan en lösning upphandlas av PTS.

Robusthet

Pålitliga elektroniska kommunikationer är i dag en förutsättning för såväl enskilda hushåll som för näringslivet samt för upprätthållandet av samhällsfunktioner. När samhället blir allt mer beroende av tekniska system måste dessa också vara säkra. Vid driftsavbrott i informationssystem blir konsekvenserna större och mer svåröverskådliga. Infrastrukturen för elektroniska kommunikationstjänster är mycket komplex och exponerad för en rad sårbarheter. Störningar och avbrott kan uppstå till följd av allt från naturhändelser så som stormar, höga flöden och jordskred till kopparstölder, sabotage, terrorhandlingar och enskilda handhavandefel.

Elberoendet ökar efterhand som de kopparbaserade kommunikationsnäten till företag och privatpersoner ersätts med fiberkablar eller trådlös kommunikation. Användningen av terminaler som kräver egen elförsörjning ökar också hos konsumenterna, exempelvis bärbara telefoner, routrar och modem för internetaccess m.m.

Enligt ansvarsprincipen är det i första hand teleoperatörerna som ansvarar för funktions- och driftsäkerhet hos de elektroniska kommunikationerna. Ett kontinuerligt arbete sker med både förebyggande åtgärder och med att förbättra rutiner och system för att hantera avbrott och allvarliga störningar i de elektroniska kommunikationerna.

Vardags säkerhet

Det kan konstateras att säkerhets- och integritetsskäl blivit ett allt mindre viktigt skäl till varför privatpersoner inte är uppkopplade

mot internet. Detta, tillsammans med övrig statistik som redovisas i avsnitt 4.4.2.1, skulle kunna indikera att förtroendet för internet har ökat. En bidragande orsak kan vara att it-användningen ökar samtidigt som den enskildes nytta av användningen är större än de eventuella negativa effekter som uppstår av de incidenter som inträffar.

4.4.2.4 Bredband

Sverige har generellt sett en god tillgång till både fast och mobilt bredband och tillgången har ökat stadigt de senaste åren. För att möta den efterfrågan och de målsättningar som finns behöver emellertid utbyggnaden fortsätta i god takt, både i tätort och i mer glesbefolkade områden.

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet är en central faktor för att stimulera nya affärsmöjligheter, tjänster och innovationer. Exempel på områden är vård-, omsorgs- och andra välfärdstjänster. PTS bredbandskartläggning 2014 visar att tillgången till bredband är ojämnt fördelad mellan tätort/småort och mer glesbefolkade områden. Olika former av stöd har haft stor betydelse för att skapa förutsättningar för utbyggnad även i områden där marknaden inte bygger ut.

I Bredbandsutredningens (Utredningen om utvärdering av bredbandsstrategin, dir. 2012:123) slutbetänkande Bredband för Sverige in i framtiden (SOU 2014:21) betonades behovet av ett lokalt och regionalt engagemang för att främja utbyggnad av bredband i hela landet. Regeringen har därför dels tillsatt funktionen bredbandskoordinator hos den aktör som har regionalt utvecklingsansvar, dels inrättat ett nationellt sekretariat som ska utgöra en stödfunktion för bredbandskoordinatorerna (se mer i avsnitt 4.4.2.2).

Bredbandsforum

Statskontorets utvärdering av Bredbandsforums verksamhet visar att forumet i huvudsak varit inriktat på frågor som är väsentliga för bredbandsutbyggnaden i hela landet. Verksamheten utgör en tidig länk i en lång och komplex kedja av insatser som konkret påverkar bredbandsutbyggnaden. Statskontoret menar att verksamheten sammantaget har bidragit till att förbättra förutsättningarna för bredbandsutbyggnaden i hela landet.

Statskontoret konstaterar vidare att Bredbandsforums kansli med placering på PTS har varit en effektiv och för verksamheten viktig stödfunktion.

Regeringen instämmer i Statskontorets bedömningar.

4.4.3 Post

Resultat

Sedan den 1 januari 2013 ska alla postmarknader inom EU vara öppna för konkurrens enligt det tredje postdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster). Det innebär att inget medlemsland får upprätthålla ett monopol på någon del av den nationella postmarknaden.

I april 2015 fanns det 35 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. PostNord Group AB:s (tidigare Posten AB, nedan PostNord) marknadsandel mätt i antalet försändelser var 84,9 procent 2014, jämfört med 86,1 procent 2013. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 14,4 procent 2014, jämfört med 13,4 procent 2013. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 0,68 procent 2014, jämfört med 0,66 procent 2013.

Under 2014 delades 2,4 miljarder brev ut jämfört med 2,5 miljarder 2013. Minskningen mellan åren är 4,4 procent och är något högre än minskningen mellan 2012 och 2013 då den var 3,8 procent.

Tillsynen inom postområdet 2014 visar att målen för postservicen är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten är tillgodosedda.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2014 var det ca 900 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en minskning jämfört med 2013 med ca 100 hushåll. Det kan även förekomma frivilliga överenskommelser om att avstå från daglig utdelning mot kortare avstånd till den egna postlådan.

PostNord har genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsetts att vara den postoperatör som ska tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. daglig service till alla hushåll, företag och organisationer.

PTS upphandlar på regeringens uppdrag två tillgänglighetstjänster inom postområdet för att tillgodose behov hos kvinnor och män med funktionsnedsättning: befördran av punkt-skriftsförsändelser och posttjänster för äldre (fyllda 80 år) och personer med funktionsnedsättning boende i glesbygd.

Analys

Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen och som utgår från medborgarnas och samhällets behov av en tillförlitlig och kostnads-effektiv posttjänst. Det är statens ansvar att säkerställa att en sådan posttjänst finns och fungerar i hela landet.

Brevvolymen på den svenska postmarknaden fortsätter att sjunka samtidigt som den kraftiga tillväxten inom e-handelsmarknaden fortsätter att generera ökande volymer av paket och större brev-försändelser. I och med detta möter postoperatörerna stora utmaningar när de ska anpassa sina verksamheter till de förändrade förutsättningar som denna utveckling medför. Paketerna ökar inte i en sådan takt att det kompenserar för brevvolymernas minskning, men utvecklingen innebär förändrade krav och förväntningar på postoperatörerna både från e-handelsföretag och deras kunder.

Den existerande konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad sedan föregående år, men i ett längre tidsperspektiv har konkurrenssituationen på postmarknaden utvecklats positivt.

Den 21 april 2015 meddelade dock EU-domstolen dom i mål C-114/14 om mervärdesskatt på posttjänster. EU-domstolen kom fram till att Sverige gjort sig skyldigt till en överträdelse av EU-rätten genom att inte undanta vissa posttjänster samt frimärken från mervärdesskatt. Regeringen kan konstatera att EU-domstolen inte delar regeringens uppfattning att det, på en avreglerad postmarknad, är förenligt med mervärdesskattedirektivet att ta ut mervärdesskatt på alla posttjänster oavsett vem som utför dem. Konkurrenssituationen och förutsättningarna på

postmarknaden kan komma att ändras i och med de förändringar i svensk lagstiftning som krävs för att efterleva domen.

4.4.4 Grundläggande betaltjänster

Resultat

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2007:825) med länsstyrelseinstruktion och bevakningsuppdraget i regleringsbrevet göra en bedömning av huruvida samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser stödja länsstyrelsernas arbete med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster. Sedan hösten 2012 har det funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna och regleras sedan den 1 juli 2014 genom förordningen (2014:139) om statligt stöd till tillhandahållare av grundläggande betaltjänster.

I början av 2014 drog Finansinspektionen in tillståndet för det kreditmarknadsbolag som var leverantör av betaltjänster till flertalet av de statligt finansierade betaltjänstombuden och dessa ombud har inte kunnat ha någon betaltjänstverksamhet under stora delar av 2014.

Bevakningsuppdraget sammanställs årligen av Länsstyrelsen i Dalarnas län och rapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Av den rapport som lämnades i december 2014 framgår att tillgången till grundläggande betaltjänster inte motsvarar samhällets behov, främst för att det finns privatpersoner som har svårt att utföra grundläggande betaltjänster. Dessa individers problem hör i de flesta fall samman med svårigheter att använda tekniken för ändamålet och ibland är svårigheterna kopplade till en funktionsnedsättning eller hög ålder.

Flera länsstyrelser rapporterar även att problem förekommer för vissa föreningar och små-

företagare inom handel och turism i glesbygden, främst i fjäll- och skärgårdsområden. Länsstyrelserna bedömer också att det finns en risk för att Riksbankens kommande byte av sedlar och mynt kommer ha en negativ påverkan på tillgången till grundläggande betaltjänster.

Insatser för att öka tillgången till olika typer av service i gles- och landsbygder sker även inom området tillgänglighet till kommersiell service, se utgiftsområde 19 Regional tillväxt, avsnitt 2.2.2.

Analys

Betaltjänstmarknadens snabba utveckling visar inga tecken på att avstanna. En förutsättning för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av denna utveckling är en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen.

Vissa grupper av användare med vissa typer av funktionsnedläggningar har alltså svårt att utnyttja en del av de tjänster som finns på marknaden i dag. En förbättrad användbarhet av de elektroniska kommunikationstjänsterna skulle sannolikt bidra till att ännu fler väljer att använda dem för att t.ex. betala räkningar. Se även utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 3.3.2.

4.5 Politikens inriktning

4.5.1 It-politik

Digitaliseringen är den enskilt största förändringsfaktorn i vår tid och påverkar alla delar av samhället. Förutom en stärkt social välfärd har digitaliseringen bidragit till att driva tillväxten i Sverige. Digitaliseringen har också en viktig roll att spela när det gäller att möta klimatutmaningen och nå de nationella miljö kvalitetsmålen och generationsmålet. Att förvalta de möjligheter digitaliseringen bär med sig ökar Sveriges förutsättningar att bli ett globalt föregångsland med hög sysselsättning, bättre miljö och minskande utsläpp av växthusgaser.

Den nuvarande digitala agendan beslutades av den förra regeringen i oktober 2011. Digitaliseringen utvecklas snabbt och åtgärderna i den digitala agendan är hanterade. Politiken på digitaliseringsområdet behöver fortsätta att ut-

vecklas för att svara upp mot framtidens utmaningar och möjligheter.

För att Sverige fortsättningsvis ska kunna använda digitaliseringens möjligheter på bästa sätt behöver den digitala delaktigheten öka. Grundförutsättningar för detta är såväl att ha tillgång till bredband som användbarhet och tillgänglighet till tjänster och produkter samt en grundläggande digital kompetens.

På EU-nivå pågår förhandlingar om ett direktivförslag avseende förbättrad tillgänglighet till offentliga myndigheters webbplatser (COM[2012] 721 final). Sverige ställer sig positiv till detta förslag eftersom det är viktigt att alla ska kunna ta del av information på myndigheters webbplatser.

Att kvinnor är underrepresenterade inom it-sektorn är negativt för Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Det är viktigt att både kvinnor och män kan bidra till och delta i den digitala utvecklingen. Kvinnors kompetens och erfarenheter behöver tas tillvara i större utsträckning. Jämställdhet är ett prioriterat område i regeringens fortsatta arbete med digitalisering.

It har en viktig roll för att bidra till den nödvändiga samhällsomställningen, där nya tekniska lösningar kan ge effektivare resurshantering och minskad klimatpåverkan.

Regeringen förstärker styrningen och samordningen av den övergripande it-användningen i statsförvaltningen. Digitaliseringen av den svenska offentliga förvaltningen ska stimuleras (se vidare under E-förvaltning), bl.a. ur ett miljöperspektiv med syfte att t.ex. öka resurseffektiviteten. Regeringen avser att inom ramen för e-förvaltningsarbetet analysera utvecklingen, bl.a. hur statliga myndigheter i större utsträckning ska kunna använda it för distansmöten. Distansmöten bidrar till att nå regeringens klimat- och miljömål, bl.a. miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. De erfarenheter och den kompetens som har upparbetats inom ramen för REMM-projektet (resfria möten i myndigheter) bör tas tillvara i sammanhanget (se avsnitt 4.4.2).

Internets utveckling ska karaktäriseras av öppenhet, frihet och säkerhet, till gagn för medborgare, företag, organisationer och offentlig sektor. Målet är ett globalt, tillgängligt, öppet och robust internet som präglas av frihet och respekt för mänskliga rättigheter så som personlig integritet.

Flerpartssamverkan i olika fora ska stärkas. För att bevara och utveckla ett globalt och robust internet som präglas av frihet och öppenhet behöver det svenska engagemanget i bl.a. Internet Governance Forum (IGF) och Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) fortgå.

Alla myndigheter bör använda sig av DNSSEC, en säkerhetsstandard för internetadresser, och vara nåbara med internetprotokollet version 6 (IPv6).

E-förvaltning

Digitaliseringen ger det offentliga nya sätt att lösa sina uppgifter på. Trots att Sverige har bland de bästa förutsättningarna i världen för digitalisering verkar det finnas outnyttjad potential inom offentlig sektor.

I 2015 års ekonomiska vårproposition (prop. 2014/15:100) skriver regeringen bl.a. att statsförvaltningen ständigt möter nya utmaningar som en följd av omvärldsförändringar och nya krav. Det innebär att myndigheterna kontinuerligt behöver utveckla sina arbetssätt och sin förmåga till samverkan med andra statliga myndigheter, den kommunala sektorn och samhället i övrigt. Regeringen framhåller att digitalisering är ett viktigt verktyg för effektivisering av den offentliga förvaltningen.

I budgetpropositionen för 2015 annonserade regeringen en satsning för perioden 2015–2018 som ska förstärka styrningen och samordningen av övergripande it-användning i statsförvaltningen, en inriktning som ligger fast. Satsningen fastställdes av riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) och propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255).

Regeringens bedömning är att digitala tjänster ska, så långt det är möjligt och där det är relevant, vara förstahandsval i den offentliga sektorns kontakter med medborgare, organisationer och företag.

När det gäller företagens uppgiftslämnande till statliga myndigheter bedömer regeringen att detta i huvudsak bör göras elektroniskt. Det skulle i många fall medföra färre felaktiga uppgiftsinlämningar och göra det lättare för företag att få besked om status för ärenden. (Se även avsnitt 3.8.2 i utgiftsområde 24 Näringsliv).

Försörjningen av elektronisk identifiering och underskrift till offentlig sektor är av största vikt. Rutinerna för identifiering och underskrift i samband med användning av digitala tjänster bör fungera på ett enkelt sätt för användaren, oavsett om denne befinner sig i Sverige eller utomlands. Rutinerna måste dessutom bidra till en hög säkerhetsnivå. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävandet av direktiv 1999/93/EG (den s.k. eIDAS-förordningen) träder i kraft under 2016. Det pågår ett omfattande arbete såväl nationellt som på EU-nivå att genomföra förordningen ur juridiskt, tekniskt och organisatoriskt perspektiv. Anpassningen av svenska regler och införande av tekniska lösningar som stödjer eIDAS-förordningen är en prioriterad fråga för regeringen. Regeringen bedömer därför att E-legitimationsnämndens verksamhet behöver stärkas genom en viss fortsatt anslagsfinansiering 2016–2019.

Regeringen har för avsikt se över och vidareutveckla nuvarande modell för försörjning av elektronisk identifiering och underskrift samt hur delar av eIDAS-förordningen kan genomföras i Sverige.

Digital samverkan är en fråga som får allt mer fokus inom EU. Gemensamma principer som tagits fram och implementerats i medlemsstaterna kommer att revideras på EU-nivå, vilket kommer att kräva en nationell anpassning. Arbete och erfarenheter från e-förvaltningsarbete inom EU kan vara till användning i den svenska förvaltningen. Myndigheterna bör sträva mot öppna data såväl mellan varandra som till enskilda.

Strategin för EU:s digitala inre marknad kommer också ha stor inverkan på det nationella e-förvaltningsarbetet. Standarder på it-området kommer att spela en allt större roll för att skapa återanvändbara lösningar. Digitala tjänster bör i så stor utsträckning som möjligt bygga på öppna standarder och om möjligt använda programvara som frigör statsförvaltningen från beroendet av enskilda tekniska lösningar. It-standardiseringsrådet som initierades av E-delegationen och nu drivs vidare av SIS, Swedish Standards Institute, kommer att bli en viktig aktör i standardiseringsarbetet.

Den nya organisationen av e-förvaltningsområdet är under utveckling och beräknas vara genomförd under 2016. Den kunskap och erfarenhet som E-delegationen bidragit med tas vidare i nya organisatoriska former. Exempelvis har 14 myndigheter och Sveriges kommuner och landsting (SKL) på eget initiativ inrättat E-samverkansprogrammet bl.a. kring frågor om digital samverkan. Programmet ska vara stöd till myndigheterna i juridiska frågeställningar i samband med e-förvaltning och även bidra till goda förutsättningar för regeringens fortsatta arbete på området. Regeringen ser det också som viktigt att det material som E-delegationen tagit fram, bl.a. vägledningen för digital samverkan, handledningen för vidareutnyttjande av information från den offentliga förvaltningen och den nationella tjänstekatalogen, fortsatt kommer att förvaltas och uppdateras på lämplig nivå.

4.5.1.1 Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Regeringens inriktning är att konsumenterna ska få största möjliga utbyte av it och elektroniska kommunikationer. Effektivt fungerande marknader är en grundförutsättning för detta. Regeringen följer noga marknadsutvecklingen och kan konstatera att det finns en stark efterfrågan på tjänster som använder sig av elektroniska kommunikationsnät, vilket i sig driver marknadsutveckling och investeringar. Det finns även fortsättningsvis ett stort intresse att bevaka så att konsumenterna inte kommer i kläm.

Regeringen ser branschens handlingsplan om att verka för etiska försäljningsmetoder vid telefonförsäljning som ett konkret svar på frågan om vilken självsaneringskapacitet som finns. Regeringens långsiktiga ambition är att alla teleoperatörer som verkar på den svenska marknaden ska tillämpa etiska försäljningsmetoder.

I juli 2015 nådde rådet och Europaparlamentet en politisk överenskommelse om en ny EU-förordning om nätneutralitet och roaming. De nya bestämmelserna om nätneutralitet innebär att regleringsmyndigheterna har fått ytterligare verktyg att skydda det öppna internet. Det finns nu bl.a. konkreta regler om trafikhantering och likabehandling av trafik över en internetanslutningstjänst. Regeringen bedömer att reglerna är långsiktigt hållbara och inte hämmar

den dynamiska utvecklingen av tjänster på internet.

Den nya regleringen av roaming innehåller en huvudregel med ett förbud mot att tillämpa särskilda roamingavgifter på slutkundsnivå vid roaming inom EU fr.o.m. den 15 juli 2017. Regeringen bedömer att den nya förordningen kommer att medföra väsentligt minskade kostnader för svenska kunder som använder sin mobiltelefon vid resor inom EU. Samtidigt får svenska operatörer täckning för sina kostnader på grossistnivå, så att prishöjningar på nationell nivå kan undvikas.

Vid sidan av EU-förhandlingarna om internationell roaming och nätneutralitet har EU-kommissionen inlett en översyn av hela regelverket för elektronisk kommunikation. Regeringen välkomnar översynen, som är nödvändig mot bakgrund av den snabba utvecklingen på området. Fokus i ett framtida regelverk bör ligga på resultatet för slutanvändare (konsumenter, företag, andra organisationer och myndigheter). Prioriterade frågor för Sverige är bl.a. bättre förutsebarhet, bibehållna möjligheter att förfoga över radiospektrum för att kunna fortsätta ligga i framkant inom mobil kommunikation och säkerställa mobiltäckning i glesbefolkade områden samt konkurrens som drivkraft för nya investeringar.

Tillgången till trådlösa bredbandstjänster i Sverige är av avgörande betydelse för framtidens jobb och tillväxt. Det krävs att frekvensutrymme finns tillgängligt såväl i högre frekvensband som lämpar sig för hög kapacitet i tätbefolkade områden, som i lägre frekvensband som lämpar sig för god yttäckning. Regeringen avser att fortsätta främja effektivare frekvensanvändning.

Inom EU pågår fortsatt arbete med harmonisering av frekvensförvaltningen. Harmoniserade radiofrekvenser inom EU är en förutsättning för att utrustning ska kunna tillverkas och säljas i stor skala på den inre marknaden.

Det kan förutses att kommissionen kommer att öka ansträngningarna för att medlemsstaternas frekvensförvaltning inte ska stå i vägen för den inre marknads utveckling. Tillståndsgivning ska dock fortsätta att vara en nationell kompetens. Det är framför allt viktigt att tillståndsvillkor avseende täckning och utbyggnad kan utformas utifrån svenska intressen, med hänsyn till Sveriges geografi och befolkningstäthet. Även andra samhällsviktiga

tjänster som t.ex. marknät för radio och tv och som tillgodoser försvarets behov behöver ligga inom den nationella beslutskompetensen.

På global nivå arbetar Internationella Teleunionen (ITU) med harmonisering av radiofrekvenser. I november 2015 anordnas ITU:s Världsradiokonferens (WRC-15). Vid WRC-15 ändras det internationella traktatet Radioreglementet (ITU-RR). Konferensen kommer bl.a. att behandla nya frekvensband för trådlöst bredband. Även inom ITU fortsätter regeringen att verka för bättre harmonisering av radiofrekvenser.

Regeringens inriktning är att genomförandet av beslutet om sändningsutrymme för marksänd tv ska fortsätta, så att utrymningen av 700 MHz-bandet kan ske i tid och på ett så smidigt sätt som möjligt för de aktörer som är påverkade. (Se mer i avsnitt 4.4.2.1.).

Tillgång till mobil kommunikation är i dag en förutsättning för att kunna bo, verka och driva företag i hela landet. En väl utbyggd mobil infrastruktur är viktig för att möta människors önskan om att använda telefoni och bredband även utanför tätbebyggda områden samt för att underlätta företagande och jobbskapande i hela landet.

Staten har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för att den kommersiella utbyggnaden kan fortsätta bl.a. genom en väl fungerande marknad och genom att främja effektiv frekvensanvändning samt regional och lokal dialog. Frigörandet av 700 MHz-bandet för mobila kommunikationstjänster kommer sannolikt att bidra till att skapa goda förutsättningar för fortsatt utbyggnad och tillgång till sådana tjänster.

Utbytet av kopparnäten mot fiber eller mobila lösningar bevakas och följs upp även fortsättningsvis av regeringen och PTS.

Abonnenter med samhällsviktiga funktioner bör utveckla sitt förberedande arbete vad gäller försörjningen av elektroniska kommunikationer vid allvarliga störningar och kriser. Förmågan till ledning, samverkan, informationsgivning och prioriteringar vid allvarliga händelser kan utvecklas ytterligare. Övningsverksamheten bör fortsätta.

Samtliga aktörer i samhället ska kunna lita på att it-system är robusta och tillförlitliga avseende tillgänglighet, konfidentialitet och riktighet. En viktig del av detta är fortsatt arbete med vardagssäkerhet, dvs. att förstärka säkerheten, tilliten och kunskaperna hos verksamheter och

användare. Användare, marknadens aktörer och staten har ett gemensamt ansvar för att förbättra nät- och informationssäkerheten och att därmed öka tilliten till it-systemen.

De olika typer av intrång i och obehörigt utnyttjande av it-system som förekommer måste motverkas. Det krävs kontinuerliga insatser för att öka skyddet och kompetensen hos användare kring rutinmässig och förebyggande säkerhet. Marknadsaktörerna har ett stort ansvar att bidra till detta skydd. Staten bör dock utifrån sitt ansvar, vid behov, bistå med kompletterande insatser. (Se mer om informationssäkerhet i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.)

Sveriges del av internet och de svenska it-systemen är även beroende av att nätverk och kontaktpunkter utanför Sverige fungerar. Sveriges deltagande i det internationella arbetet med nät- och informationssäkerhet är därför viktigt. Sverige bör bl.a. arbeta för att andra länder ska bli bättre på att förebygga och hantera hot och risker avseende nät- och informationssäkerhet.

4.5.1.2 Bredband

Den digitala infrastrukturen är en avgörande förutsättning för att öka it-användningen i samhället och de möjligheter till ökad konkurrens- och innovationskraft som utvecklingen ger. För att stimulera utbyggnaden av bredband med hög överföringshastighet i de områden som riskerar att halka efter, och för att uppnå regeringens bredbandsmål, behöver samordningen mellan olika aktörer stärkas. Detta arbete bör prioritera lands- och glesbygdsområden samt småorter. Därför förstärker regeringen satsningen på de s.k. bredbandskoordinatorerna i länen.

För att ytterligare stimulera utbyggnaden har regeringen avsatt medel för bredbandsutbyggnad inom ramen för landsbygdsprogrammet och möjliggjort bredbandsinsatser i de nordliga regionalfondsprogrammen i områden där marknaden inte anser det vara lönsamt att bygga ut. För att skapa synergieffekter mellan fonderna och möjliggöra förenkling har regeringen skapat förutsättningar för en ökad samordning mellan fonderna genom ökad myndighetssamverkan.

Den nuvarande bredbandsstrategin beslutades 2009 och målen formulerades med sikte på 2020.

Enligt PTS är prognosen god för att de uppställda målen ska nås. Samhället och omvärlden utvecklas emellertid kontinuerligt och mycket har hänt sedan 2009. Det är viktigt att säkerställa att bredbandsstrategin fortsätter att vara relevant och framåtblickande.

Bredbandsforums verksamhet kommer fortsatt vara en viktig funktion för nationell samordning i syfte att öka förutsättningarna för utbyggnad av och tillgång till bredband med hög överföringshastighet i hela landet.

Kostnader avseende tvistlösning och tillsyn enligt den nya lagen föreslås finansieras genom avgifter som ska tas ut av tillhandahållare av allmänna kommunikationsnät som är anmälda enligt 2 kap. 1 § lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (se mer i avsnitt 4.6.1).

4.5.2 Post

Digitaliseringen av samhället har inneburit förändrade kommunikationsmönster, vilket bl.a. avspeglas i sjunkande brevvolymer på den svenska postmarknaden. Postmarknaden är en marknad i förändring och regeringen anser att det är nödvändigt att säkerställa att postlagstiftningen är ändamålsenlig, både i dagens digitaliserade samhälle och för framtiden. För att se till att det fortsatt kommer finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet, som är kostnadseffektiv och i så stor utsträckning som möjligt motsvarar hushållens och företagens behov har regeringen uppdragit åt en särskild utredare att se över postlagstiftningen för att bedöma om den motsvarar rådande och framtida behov i ett digitaliserat samhälle och utifrån detta föreslå åtgärder (dir 2015:87). Utredningen ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 maj 2016.

4.5.3 Grundläggande betaltjänster

Marknaden för betaltjänster utvecklas i snabb takt. Statens arbete med att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster utgår från regionala och lokala förutsättningar och lösningar eftersom behoven och förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet.

Länsstyrelserna ska arbeta med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till

grundläggande betaltjänster. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser stödja länsstyrelserna i detta arbete. Länsstyrelserna har även ett ansvar att bedöma hur de grundläggande betaltjänsterna motsvarar samhällets behov.

Regeringen följer utvecklingen av området för grundläggande betaltjänster och ser att en fortsatt bredbandsutbyggnad är en förutsättning för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.4 Anslagsutveckling 2:1 Post-och telestyrelsen

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2014	Utfall	27 096	Anslags-sparande	537
2015	Anslag	27 487 ¹	Utgifts-prognos	27 327
2016	Förslag	28 087		
2017	Beräknat	28 458 ²		
2018	Beräknat	29 030 ³		
2019	Beräknat	29 460 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 28 088 tkr i 2016 års prisnivå.

³ Motsvarar 28 090 tkr i 2016 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 28 090 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.5 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2014	92 784	270 608	272 672	-2 064
Prognos 2015	100 500	281 165	276 533	4 632
Budget 2016	100 500	285 550	285 250	300

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 285 550 000 kronor för 2016.

I promemorian Billigare utbyggnad av bredbandsnät (dnr N2015/02228/ITP) föreslås att PTS får ta ut en avgift för tvistlösning och tillsyn från tillhandahållare av allmänna kommunikationsnät som är anmälda enligt 2 kap. 1 § lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Avgiftsuttaget ska enligt förslaget få göras fr.o.m. 2016.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Regeringens förslag: Avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2016.

Skälen för regeringens förslag: 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. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Tabell 4.6 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor				
	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	27 487	27 487	27 487	27 487
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	669	1 040	1 611	2 223
Beslut	-69	-69	-68	-70
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	28 087	28 458	29 030	29 640

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

Regeringen föreslår att 28 087 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 28 458 000 kronor, 29 030 000 kronor respektive 29 640 000 kronor.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tabell 4.7 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor				
2014	Utfall	119 615	Anslags- sparande	7 663
2015	Anslag	138 278 ¹	Utgifts- prognos	134 841
2016	Förslag	140 278		
2017	Beräknat	140 278		
2018	Beräknat	140 278		
2019	Beräknat	140 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter

för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning, t.ex. tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2017 och 2018.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2016 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 170 000 000 kronor 2017 och 2018.

Tabell 4.8 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018
Ingående åtaganden	116 470	86 493	167 335	-	-
Nya åtaganden	73 287	150 000	110 000	-	-
Infriade åtaganden	-103 264	-69 158	-110 000	-130 000	-37 335
Utestående åtaganden	86 493	167 335	167 335	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	197 000	170 000	170 000	-	-

Regeringens överväganden

Tabell 4.9 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	138 278	138 278	138 278	138 278
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	2 000	2 000	2 000	2 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	140 278	140 278	140 278	140 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 140 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionshinder* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till

140 278 000 kronor för respektive år. Höjningen av anslagsnivån beror på återföring av medel från tidigare omfördelningar.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.10 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

År	Utfall	2016	Anslags-sparande	2016
2014	Utfall	20 695		16 305
2015	Anslag	35 500 ¹	Utgifts-prognos	31 204
2016	Förslag	35 600		
2017	Beräknat	35 600		
2018	Beräknat	35 600		
2019	Beräknat	35 600		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Tabell 4.11 Beställningsbemyndigande för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019–2021
Ingående åtaganden	10 573	17 192	32 853	-	-	-
Nya åtaganden	14 200	30 850	18 600	-	-	-
Infriade åtaganden	-7 581	-15 189	-17 000	-19 500	-9 500	-5 453
Uttestående åtaganden	17 192	32 853	34 453	-	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	55 000	36 000	36 000	-	-	-

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2016 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor för 2017–2021.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2016 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2017–2021.

Regeringens överväganden

Tabell 4.12 Härlledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	35 500	35 500	35 500	35 500
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	100	100	100	100
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	35 600	35 600	35 600	35 600

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 35 600 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 35 600 000 kronor för respektive år.

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.13 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2014	Utfall	16 999	2 344
2015	Anslag	18 844 ¹	18 376
2016	Förslag	12 094	
2017	Beräknat	12 844	
2018	Beräknat	12 844	
2019	Beräknat	12 844	

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Under 2015 har anslaget använts till bl.a. SCB:s it-undersökningar, Bredbandsforums verksam-

het, studier och analyser inom bredbandsområdet, Digitaliseringskommissionens verksamhet, samt bidrag till DigiDel inom området för funktionshindradefrågor.

Inför 2016 planeras anslaget användas för SCB:s it-undersökningar samt vissa studier och analyser inom ramen för it-politiken.

Sänkningen av anslagsnivån beror på tidigare beslut om bl.a. överföring av medel från anslag 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* till anslag 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för införandet av bredbandskoordinatorer.

Tabell 4.14 Härlledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	18 844	18 844	18 844	18 844
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-6 750	-6 000	-6 000	-6 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	12 094	12 844	12 844	12 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 12 094 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 12 844 000 kronor för respektive år.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.15 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2014	Utfall	245 465	14 165
2015	Anslag	120 144 ¹	119 704
2016	Förslag	126 014	
2017	Beräknat	126 014	
2018	Beräknat	126 014	
2019	Beräknat	126 014	

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund.

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation.

Anslaget får användas för administration av åtgärderna.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

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

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

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

Tabell 4.16 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2014	Prognos 2015	Förslag 2016	Beräknat 2017	Beräknat 2018	Beräknat 2019
Ingående åtaganden	129 202	40 960	91 504	-	-	-
Nya åtaganden	34 839	85 000	80 000	-	-	-
Infriade åtaganden	-123 081	-34 456	-61 504	-80 000	-20 000	-10 000
Utestående åtaganden	40 960	91 504	110 000	-	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	155 000	110 000	110 000	-	-	-

Regeringens överväganden

Höjningen av anslagsnivån beror på tidigare beslut om överföring av medel till anslag 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* från anslag 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för införandet av bredbandskoordinatorer.

Tabell 4.17 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	126 144	126 144	126 144	126 144
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-130	-130	-130	-130
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	126 014	126 014	126 014	126 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 126 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 126 014 000 kronor för respektive år. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det utgiftsuttag som föreslås för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.

4.6.6 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tabell 4.18 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

År	Utfall	38 191	Anslags-sparande	609
2014	Utfall	38 191	Anslags-sparande	609
2015	Anslag	48 050 ¹	Utgifts-prognos	48 855
2016	Förslag	55 046		
2017	Beräknat	55 073 ²		
2018	Beräknat	55 145 ³		
2019	Beräknat	10 273 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2015 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 55 004 tkr i 2016 års prisnivå.

³ Motsvarar 54 879 tkr i 2016 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 10 085 tkr i 2016 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Anslaget får användas för utgifter för E-legitimationsnämndens verksamhet i den mån den inte finansieras med avgifter samt för andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.19 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2014	-	0	0	0
Prognos 2015	-	0	0	0
Budget 2016	-	9 000	9 000	0

E-legitimationsnämnden får disponera de avgifter som myndigheten får ta ut av de upphandlande myndigheter som ansluter sig till det system för säker elektronisk identifiering som nämnden tillhandahåller (se även avsnitt 4.4.2).

Regeringens överväganden

Under 2015 har anslaget använts till bl.a. projekten E-arkiv, Mina meddelanden, E-handel i

staten, Svensk e-legitimation och E-legitimationsnämnden.

För 2016 planeras anslaget användas till att driva vidare pågående initiativ och andra strategiska e-förvaltningsprojekt.

Regeringen föreslår att anslaget ökas med 10 000 000 kronor för genomförandet av eIDAS-förordningen (se mer i avsnitt 4.5.1).

Sänkningen av anslagsnivå beror på återställning av tidigare beslut.

Tabell 4.20 Härledning av anslagsnivån 2016–2019 för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

	2016	2017	2018	2019
Anvisat 2015¹	83 050	83 050	83 050	83 050
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	85	189	489	1 634
Beslut	-28 089	-28 168	-28 395	-74 671
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt		2	1	261
Förslag/beräknat anslag	55 046	55 073	55 145	10 273

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2014 (bet. 2014/15:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2015. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2017–2019 är preliminär.

Regeringen föreslår att 55 046 000 kronor anvisas under anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 55 073 000 kronor, 55 145 000 kronor respektive 10 273 000 kronor.