

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, som uppgår till ca 73,9 miljarder kronor. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om vissa bemyndiganden om ekonomiska åtaganden och låneramar samt om godkännande av investeringsplaner.

Utskottet avstyrker vidare ett motionsförslag om det transportpolitiska målet. Trafikutskottet har genomfört en uppföljning och analys av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för utgiftsområde 22. I betänkandet redovisar utskottet sitt ställningstagande till vissa resultat och hur resultatet redovisas.

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

Behandlade förslag

Proposition 2020/21:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

13 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Budgetprocessen i riksdagen	6
Betänkandets disposition	7
Utskottets överväganden.....	8
Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	8
Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden	14
Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	17
Särskilda yttranden	70
1. Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (C).....	70
2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (M).....	70
3. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)	73
4. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (V)	77
5. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (KD)	80
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	84
Propositionen	84
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	85
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och motionärernas anslagsförslag	87
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.....	89
<i>Bilaga 4</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning	90
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2021 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.	19
Tabell 2 Anslaget 1:1 Fördelning på anslagsposter	19
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket	21
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2020–2022 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	24
Tabell 5 Budgetförslag för 2021 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.	25
Tabell 6 Anslaget 1:2 fördelning på anslagsposter	25
Tabell 7 Budgetförslag för 2021 för trafikslagsövergripande frågor	28
Tabell 8 Budgetförslag för 2021 för sjöfartsområdet.....	30
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2021–2023	32
Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet	33
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2021–2023.....	35
Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik	36
Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort	37

Tabell 14 Budgetförslag för 2021 för informationssamhället	39
Tabell 15 Moderaternas förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	72
Tabell 16 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22	76
Tabell 17 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	80
Tabell 18 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	83

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen avslår motion

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C) yrkande 1.

2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Anslagen för 2021

Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:1 utgiftsområde 22 punkt 9 och avslår motionerna

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1, 35 och 78,

2020/21:3144 av Roland Utbult m.fl. (KD) yrkande 12,

2020/21:3195 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V),

2020/21:3363 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2020/21:3470 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–5 och

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 6.

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2021 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 51 000 000 000 kronor,

2. för 2021 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som uppgår till högst 950 000 000 kronor,

3. under 2021 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som regeringen föreslår.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 2 och 10.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2021–2023 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för flygtrafikledning för 2021–2023 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:1 utgiftsområde 22 punkterna 5 och 7.

d) Övriga bemyndiganden

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att utvidga ändamålet för den låneram Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag disponerar till att även omfatta betalningar av inkomstskatt,
2. bemyndigar regeringen att för 2021 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
3. bemyndigar regeringen att för 2021 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,
4. fastställer avgiftsuttaget under 2021 för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2020/21:1 utgiftsområde 22 punkterna 3, 4, 6 och 8.

Stockholm den 1 december 2020

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

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

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2020/21:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett antal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2020/21. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilagorna 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag och beställningsbemyndiganden för 2021 samt de avvikelser från dessa som Moderaterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Kristdemokraterna föreslår i sina anslagsmotioner.

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

Budgetprocessen i riksdagen

Rambeslutsprocessen

Budgetprocessen innebär bl.a. att riksdagen i ett första steg genom *ett* beslut fastställer en utgiftsram för varje utgiftsområde. Utgiftsramen anger det belopp som utgiftsområdets anslag högst får uppgå till (11 kap. 18 § tredje stycket riksdagsordningen).

Riksdagen har bifallit regeringens förslag och bestämt utgiftsramen för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer om 73 916 227 kronor (prop. 2020/21:1, bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63). I detta betänkande föreslår trafikutskottet för riksdagen hur anslagen inom utgiftsområdet ska fördelas inom utgiftsområdesramen. Riksdagens ställningstagande till anslag för utgiftsområdet ska göras genom ett beslut (11 kap. 18 § fjärde stycket riksdagsordningen).

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

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

I utskottens uppgifter ingår att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 8 § regeringsformen). Som en del i utskottens uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar. Riksdagen har beslutat om riktlinjer för bl.a. den löpande uppföljningen av regeringens resultatredovisning (framst. 2005/RS3, bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333–335). Av riktlinjerna framgår att riksdagen beställer och tar emot information om resultatet av statens verksamhet.

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

Betänkandets disposition

Betänkandet disponeras så att regeringens resultatredovisning behandlas först. Därefter behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i budgetpropositionen. Därefter behandlas de förslag i propositionen och de motioner som gäller anslag inom utgiftsområde 22.

Utskottets överväganden

Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter. Utskottet hänvisar bl.a. till den resultatuppföljning som har genomförts och till att utskottet med anledning av denna påtalar att det skulle vara värdefullt med en redovisning från regeringen om hur indikatorn samhällsekonomisk effektivitet har utvecklats under de senaste åren, inte minst i ljuset av den pågående pandemin.

Jämför särskilt yttrande 1 (C).

Propositionen

Övergripande

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken

Utvecklingsarbete

I september 2016 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen respektive föreslå transportpolitiska preciseringar om trafiksäkerhet. Utgångspunkten i Trafikanalys arbete var att indikatorerna skulle beskriva transportsystemets tillstånd, utvecklingsinriktning och utvecklingstakt, vara välmotiverade ur ett helhetsperspektiv, begränsade till antalet och uppföljningsbara samt i den mån det är lämpligt vara trafikslagsövergripande. Trafikanalys har redovisat uppdragen och regeringen har haft Trafikanalys redovisning som utgångspunkt för sin beskrivning av transportsystemet i budgetpropositionen.

Övergripande mål för transportpolitiken

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Utöver detta har regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut om målet i juni 2017 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). I budgetpropositionen för 2021 meddelar regeringen att detta mål ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet.

Resultatbedömning av målen för transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål – samhälls-ekonomisk effektivitet

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Indikatorn för transportpolitikens övergripande mål är samhälls-ekonomisk effektivitet. Transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp med indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet. Regeringens bedömning är att transportförsörjningen ännu inte är samhälls-ekonomiskt effektiv. I propositionen framhåller regeringen att det för flera transportsätt fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen och att det är svårt att åstadkomma en effektiv prissättning.

Funktionsmålet – tillgänglighet

I propositionen gör regeringen bedömningen att tillgängligheten i transportsystemet har förbättrats något det senaste året. Regeringen pekar bl.a. på att transportsystemets standard och tillförlitlighet har förbättrats, bl.a. när det gäller punktlighet för såväl gods- som persontransporter på järnväg. Investeringar och underhåll har bidragit till att öka tillgängligheten. Samtidigt finns det enligt regeringen betydande variationer både i tillgänglighet till gods- och persontransporter, bl.a. mellan olika delar av landet, och i hur företag i internationella studier värderar transportinfrastrukturens kvalitet. Regeringen bedömer också att transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett var oförändrad 2019 jämfört med föregående år. I propositionen framhålls vidare att kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning har förbättrats eftersom stationer och hållplatser har tillgänglighetsanpassats över tid, men i vilken omfattning är osäkert. De mått som beskriver användbarheten för kvinnor och män visar på små förändringar.

Dock minskade kvinnors representation i beslutande organ inom transportområdet under 2019 jämfört med 2018. Regeringen bedömer att resultatet för indikatorn för transportbranschens villkor är i stort sett oförändrat från föregående år.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Av propositionen framgår att det transportpolitiska etappmålet för trafik-säkerhet i vägtrafik ser ut att vara inom räckhåll, när det gäller både antalet omkomna och antalet allvarligt skadade. När det gäller utvecklingen för antalet omkomna i bantrafiken, yrkessjöfarten, fritidssjöfarten och luftfarten går denna i rätt riktning. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas på ett jämförbart sätt i alla delar av transportsystemet, men regeringen gör bedömningen att utvecklingen fortsätter åt rätt håll.

Minskningen av växthusgasutsläpp från transporter fortsatte under 2019, men regeringen betonar att minskningstakten behöver öka kraftigt för att klimatmålen ska nås. Energieffektiviteten för såväl persontransporter på väg som med luftfart förbättrades mellan 2017 och 2018, uttryckt i energi-användning per personkilometer. Under 2019 fortsatte den genomsnittliga energieffektiviteten hos nya personbilar att förbättras. Även för gods-transporter på väg och järnväg förbättrades energieffektiviteten enligt den senaste statistiken mellan 2017 och 2018, uttryckt i energianvändning per tonkilometer.

Enligt propositionen förändrades inte transporterernas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet på ett avgörande sätt under 2019 jämfört med 2018. Transportsystemets negativa påverkan på människors hälsa och livsmiljö i form av bl.a. luftföroreningar och buller är omfattande och har heller inte förändrats på något avgörande sätt det senaste decenniet, vilket även gäller mellan 2019 och 2018.

Mål och redovisning av resultat för politiken för informationssamhället

Övergripande mål för politiken för informationssamhället

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

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen. Målet för politiken

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

Resultatbedömning av målen för informationssamhället

Regeringen bedömer i propositionen att förutsättningarna att nå det övergripande målet för digitaliseringspolitiken är goda. Samtidigt finns det fortfarande utmaningar som bidrar till att Sverige ännu inte är bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

I propositionen framför regeringen att målet för digitaliseringspolitiken delvis kan mätas genom internationella index och rankningar. När det gäller Sveriges utveckling 2020 jämfört med övriga EU-länder placerar sig Sverige högt inom de flesta av huvudområdena och förbättrar sitt resultat inom flera områden jämfört med föregående år.

När det gäller postfrågor framhåller regeringen att antalet inkomna klagomål till Post- och telestyrelsen (PTS) minskade under 2019. Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna uppfylls. Grundläggande betaltjänster är dock ett område som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, bl.a. digital delaktighet.

Motionen

Mikael Larsson m.fl. (C) påtalar i kommittémotion 2020/21:3168 yrkande 1 behovet av att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter. Motionärerna pekar på att Sverige är ett stort land med långa avstånd där ett fungerande transportsystem är mycket viktigt. Det mål som regeringen föreslagit och som riksdagen beslutat om innebär bl.a. att tillgängligheten över hela landet ska kunna tillhandahållas via transporter – både person- och godstransporter. Motionärerna konstaterar att coronapandemin 2020 har fått och även framöver kommer att få stora konsekvenser för hela samhället och inte minst transportsektorn. Enligt motionärerna har denna kris satt fingret på att det finns brister som det politiska systemet, tillsammans med myndigheter och näringsliv, måste arbeta med för att vi alla ska stå starkare inför framtida allvarliga störningar.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Utskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering har därför i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2021 följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Gruppens rapport återfinns i bilaga 4. Utskottet instämmer i samtliga de iakttagelser och bedömningar som gruppen har gjort och väljer att i det följande särskilt lyfta fram vissa av dem.

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

Utskottet kan konstatera att det inledande avsnittet i propositionen om utgiftsutvecklingen har tydliggjorts jämfört med förra året, bl.a. genom användningen av tabeller som redovisar de sammanlagda utgifterna för hela transportpolitiken.

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

Transportpolitiken

I årets budgetproposition har regeringen, precis som tidigare år, framhållit att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. Enligt regeringen är den främsta anledningen till detta att det för flera transportsätt fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen och att det är svårt att åstadkomma en effektiv prissättning. Utskottet anser att en redovisning av hur indikatorn samhällsekonomisk effektivitet har utvecklats under de senaste åren skulle vara värdefull för att tydliggöra eventuella förändringar och behov av ytterligare åtgärder inom ramen för transportförsörjningen, inte minst i ljuset av den pågående pandemin som har betydande konsekvenser för hela transportsektorn.

Utskottet välkomnar att regeringen har minskat antalet indikatorer för funktionsmålet tillgänglighet från fem till tre och kan konstatera att det lägre antalet indikatorer bidrar till att underlätta uppföljningen av resultatredovisningen och förtydligar kopplingen mellan bedömningar och målluppfyllelse. Utskottet anser vidare att regeringens redovisning av resultaten kopplade till indikatorerna överlag är logisk och välstrukturerad. Det är dock inte alltid tydligt hur de genomförda insatserna inom de olika transportpolitiska områdena bedöms påverka indikatorernas utveckling. Utskottet anser därför att tydligare motiveringar av insatserna i förhållande till utpekade indikatorer och mål skulle göra det lättare att förstå resultatredovisningen och bedömningen av resultaten.

Utskottet ser positivt på att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter men noterar samtidigt att redovisningen i årets budgetproposition är betydligt mer kortfattad än förra årets redovisning. Utskottet vill understryka vikten av en fortsatt redovisning i frågan och att utsläppen redovisas på ett sådant sätt att det ger en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Utskottet har tidigare efterfrågat en mer detaljerad redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet och jämförelsetal för flera år. Utskottet noterar att en

sådan beskrivning fortfarande saknas i budgetpropositionen och betonar vikten av att en sådan redovisning lämnas.

Utskottet kan konstatera att hela transportsektorn har drabbats hårt av spridningen av det nya coronaviruset och att osäkerheten om utvecklingen framåt är stor. Mot denna bakgrund anser utskottet att det vore positivt med en tydlig och djup redovisning om transportsektorns ekonomiska situation i nästa resultatredovisning, särskilt vad gäller passagerartrafik och kollektivtrafik.

Politiken för informationssamhället

Utskottet anser att det är positivt att det görs framsteg inom olika digitaliseringsområden samt att Sverige håller en fortsatt jämn nivå i internationella undersökningar.

Utskottet välkomnar att det nu finns indikatorer för alla målområden inom politiken för informationssamhället, även för målen postsektorn och grundläggande betaltjänster. Utskottet ser gärna att arbetet med redovisning av resultaten för digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de riksdagsbundna målen, regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare. Utskottet vill även betona vikten av att indikatorer kan följas över flera års tid.

Utskottet noterar i sammanhanget att antalet inkomna klagomål om postfrågor återigen har sjunkit. Utskottet konstaterar också att redovisningen visar på att befodringskraven om att minst 95 procent av inrikes brev ska ha lämnats ut i tid uppfylls. Slutligen anser utskottet att det är positivt att fler personer fick närmare till servicepunkter för grundläggande betaltjänster under 2019.

Särskilt om de transportpolitiska målen

Med anledning av motion 2020/21:3168 (C) yrkande 1 vill utskottet påminna om att i den uppföljning som trafikutskottet årligen gör med anledning av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen uppmärksammas områden och aspekter i resultatredovisningen som utskottet anser kan utvecklas. När det gäller den nu behandlade resultatredovisningen pekar utskottet, som framgår ovan, bl.a. på att det skulle vara värdefullt med en redovisning från regeringen om hur indikatorn Samhällsekonomisk effektivitet har utvecklats under de senaste åren för att tydliggöra eventuella förändringar och behov av ytterligare åtgärder inom ramen för transportförsörjningen, inte minst i ljuset av den pågående pandemin som har betydande konsekvenser för hela transportsektorn. Utskottet pekar även på behovet av att en tydlig och djup redovisning om transportsektorns ekonomiska situation i lämnas i nästa resultatredovisning mot bakgrund av att hela transportsektorn har drabbats hårt av spridningen av det nya coronaviruset och att osäkerheten om utvecklingen framåt är stor. Mot denna bakgrund finner utskottet inte skäl att ta något initiativ med anledning av motion 2020/21:3168 (C) yrkande 1. Motionsförslaget avstyrks därmed.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Redovisade tillkännagivanden

I budgetpropositionen för 2021 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av tre tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet och ett tillkännagivande som har föreslagits av finansutskottet.

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 tillkännagavs att regeringen bör ta fram en nationell strategi och moderniserad lagstiftning för drönare som både bejakar möjligheterna med ny teknik och värnar flygsäkerheten (bet. 2016/17:TU10 punkt 10). Regeringen anför i budgetpropositionen att Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen den 28 juni 2019 redovisade underlag om obemannade luftfartyg som bl.a. innehåller en beskrivning av användningen av drönare i Sverige och en analys av utvecklingsområden och utmaningar i förhållande till användningen av drönare på kort och lång sikt. Vidare inrättades 2018 ramar för nya EU-gemensamma regler för drönare, varefter mer detaljerade regler beslutades under våren 2019 (kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/945 av den 12 mars 2019 om obemannade luftfartygssystem och om tredjelandsoperatörer av obemannade luftfartygssystem och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 om regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg). Utifrån de EU-rättsakter som beslutades under våren 2019 har enligt regeringen nationella bestämmelser som kompletterar de två rättsakterna beretts inom Regeringskansliet. Regeringen beslutade den 27 februari 2020 om en ändring i luftfartsförordningen (2010:770), som innebär att Transportstyrelsen ges avgiftsbemyndiganden för sin hantering enligt EU-rättsakterna. Vidare bereds för närvarande förslag till de förordningsändringar som är nödvändiga för att peka ut behöriga svenska myndigheter i fråga om de två EU-rättsakterna. Inom Regeringskansliet utarbetas vidare en promemoria med förslag på ändring av de ålderskrav som följer av de två EU-rättsakterna. Nya regler för drönare börjar gälla inom EU den 1 januari 2021. Regeringen uppger att den mot bakgrund av detta anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2016/17:219 tillkännagavs att det behövs en utredning för att skyndsamt stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft (bet. 2016/17:TU13 punkt 1). I budgetpropositionen framför regeringen att den under våren 2018 fattade flera beslut med relevans för tillkännagivandet. Regeringen fattade den 22 mars 2018 beslut om propositionen Beställansvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) med förslag till ändringar i reglerna om beställansvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). I propositionen Förlängd klampning (prop. 2017/18:198) konstaterar regeringen att tidsgränsen om 24 timmar för klampning och andra åtgärder enligt lagen (2014:1437) om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd är alltför begränsad för att i tillräckligt stor utsträckning uppnå sitt syfte och att det kan finnas problem för myndigheterna att t.ex. praktiskt hantera att en

åtgärd ska upphöra inom den tiden. Mot denna bakgrund föreslog regeringen att tidsgränsen för åtgärder skulle förlängas från 24 till 36 timmar. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i de båda propositionerna (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Vidare har regeringen arbetat med omförhandlingar av flera av EU:s rättsakter inom det s.k. mobilitetspaketet. De tre rättsakter som antogs den 15 juli 2020 omfattar bl.a. tillträdet till godstransportmarknaden inkluderat reglerna om cabotage samt bestämmelserna om kör- och vilotider och färdskrivare. Därtill införs specialutformade regler för utstationering av yrkesförare inom vägtransportområdet. Slutligen gav regeringen den 22 augusti 2019 en särskild utredare i uppdrag att genomföra en översyn av hur kontrollverksamheten i fråga om yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att öka regelefterlevnaden ytterligare (dir. 2019:51). I uppdraget ingår också att föreslå ytterligare sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter, analysera behovet av ett system med trafiksäkerhetskontrollanter samt utreda förutsättningarna för att utföra sållningsprov i fråga om narkotika i trafiken. Under 2018 presenterade regeringen därutöver en nationell godstransportstrategi. Regeringen uppger att den med detta anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2017/18:324 tillkännagavs att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon (bet. 2017/18:TU15 punkt 2). I budgetpropositionen framför regeringen att den har vidtagit en rad åtgärder med anledning av tillkännagivandet. Regeringen påminner i propositionen om att den i ett beslut den 12 november 2015 gav en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regelförändringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg (dir. 2015:114). I mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16). Betänkandet har remissbehandlats och bereds inom Regeringskansliet. När det gäller de strategiska övervägandena om införandet av automatiserad körning pågår intensiva internationella processer inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) och i EU. Bland annat antog EU-kommissionen inom ramen för det tredje mobilitetspaketet i maj 2018 en strategi för automatiserad och uppkopplad mobilitet. Vidare har vissa andra strategiska åtgärder för att ta itu med frågor om en uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet vidtagits. Inom ramen för regeringens strategiska samverkansprogram Nästa generations resor och transporter, som avslutades hösten 2019, och de nya samverkansprogram som inletts 2020, förbereds ett samlat arbete för ökad digitalisering och en hållbar mobilitet. Regeringen beslutade i augusti 2018 att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier (dir. 2018:85). Kommitténs uppdrag är att identifiera och påskynda policyutveckling kopplad till den fjärde industriella revolutionens teknologier inom inledningsvis tillämpningsområdena precisionsmedicin, uppkopplad industri samt uppkopplade och automatiserade fordon, farkoster och system. Detta arbete

inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Kommittén ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2021. De vidtagna åtgärderna är inriktade på en bredare samordning av arbetet för uppkopplad och automatiserad mobilitet men inbegriper även automatiserad körning på väg. Regeringen anför att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

I vissa fall redovisas i budgetpropositionen tillkännagivanden inom ett utgiftsområde som inte hör till det utskott som föreslog tillkännagivandet. På det viset redovisas inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ett tillkännagivande som föreslagits av finansutskottet. I riksdagsskrivelse 2017/18:180 tillkännagavs att regeringen bör ge samtliga statliga myndigheter i uppdrag att arbeta strategiskt för att öka utbudet av och tillgängligheten till öppna data och se till att de statliga myndigheterna tillgängliggör offentliga handlingar i maskinavläsbart skick (bet. 2017/18:FiU25 punkt 2). Regeringen anger i budgetpropositionen att den har gett i uppdrag åt Myndigheten för digital förvaltning att vara projektledare för Hack for Sweden, ett samverkansinitiativ mellan 45 myndigheter som syftar till att öka kunskapen om och demonstrera värdet av tillgängliggörande och vidareutnyttjande av öppna data (I2020/00911/DF). Under våren 2020 arrangerade myndigheten en digital innovationstävling, Hack the Crisis, som fokuserade på utmaningar med anledning av den pågående pandemin. Antalet deltagare ökade med över 700 procent jämfört med 2019, till 7 400 deltagare. Regeringen uppger att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens bedömning av ovan redovisade slutbehandlade tillkännagivanden. Utskottet kommer dock senare under riksmötet att återkomma till frågor om drönare, yrkestrafik, självkörande fordon och digitalisering i samband med bl.a. behandlingen av motioner från den allmänna motionstiden 2020/21.

Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag, lämnar de ekonomiska bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner låneramar och investeringsplaner. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2021 inom utgiftsområde 22 avslås.

Jämför särskilt yttrande 2 (M), 3 (SD), 4 (V) och 5 (KD).

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att 73 916 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2021. För 2022 beräknas anslagsnivån till 71 069 miljoner kronor och för 2023 till 70 530 miljoner kronor.

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

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Anslagen

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

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt
- åtgärder i nationalstadsparken
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafik-anläggningar (inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag), statlig med-

finansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till stors-tädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och omlastning av gods till transporter med låga utsläpp

- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen
- viss myndighetsutövning inom transportområdet
- ärendehantering i fråga om körkort med villkor om alkolås och försöks-verksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- administration av vägavgifter som inte är systemutgifter
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser i fråga om villkorade aktie-ägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
- eventuella kreditförluster i fråga om 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 European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock (Eurofima)
- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten
- investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet
- att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transport-sektorn.

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

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

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten

- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet
- system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

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

- finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet
- system- och administrationsutgifter för trängselskatten i Göteborg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2021 enligt följande tabell:

Tabell 1 Budgetförslag för 2021 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

		2020	2021
		Anslag	Förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 784	30 804
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150	150
1:11	Trängselskatt i Stockholm	2 215	2 239
1:14	Trängselskatt i Göteborg	930	1 008

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av poster för anslaget 1:1 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 2 Anslaget 1:1 Fördelning på anslagsposter

Miljoner kronor

	2020	2021
	Prognos	Förslag
Större investeringar i nationell plan		
– Väginvesteringar	4 400	4 046
– Järnvägsinvesteringar	10 508	13 586
– Sjöfartsinvesteringar	200	375
– Luftfartsinvesteringar	25	0
Övriga investeringar		
– Trimming och effektivisering samt miljöinvesteringar	2 459	3 477
– Stadsmiljöavtal	600	1 300
Investeringar i regional plan	3 100	3 305
Övrig verksamhet	2 159	2 170
Räntor och återbetalning av lån	1 925	2 418
Kammarkollegiets disposition	28	1
Totalförsvarsöverenskommelsen	46	126
Summa	25 449	30 804

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 30 803 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2021.

Regeringen föreslår en minskning av anslaget med 15 miljoner kronor för att delvis finansiera en föreslagen ökning av anslaget för Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), och anslaget har även minskats med 10 miljoner kronor för att i stället finansiera anslaget 1:3 *Trafikverket* med motsvarande belopp med ändamålet att främja kompetensförsörjningen inom transportområdet, särskilt inom järnväg.

För att stärka totalförsvaret och intensiviera återuppbyggnaden av det civila försvaret föreslår regeringen att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 80 miljoner kronor. Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket, som är de bevakningsansvariga myndigheterna inom transportområdet, tillförs dessa ytterligare medel som fördelas mellan myndigheterna för uppbyggnaden av den civila försvarsförmågan inom respektive myndighet.

Regeringen pekar på att trafikens miljöpåverkan behöver minska, inte minst i städer där förutsättningarna för bl.a. cykeltrafik behöver förbättras ytterligare. Stadsmiljöavtalen, som enligt regeringen visat sig effektiva för att främja hållbara transporter i städer, ges därför en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykel. För detta ändamål ökas anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 300 miljoner kronor.

Regeringen vill att andelen som reser med cykel ska öka och gör därför en tvåårig extra satsning som syftar till att stimulera åtgärder som leder till ökad och säker cykling, bl.a. i statlig cykelinfrastruktur och i samverkan med civilsamhället. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 25 miljoner kronor.

Vidare föreslår regeringen en minskning av anslaget med 8 miljoner kronor för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur.

Enligt klimatlagen (2017:720) ska regeringen årligen redovisa för riksdagen vad de viktigaste besluten inom klimatpolitiken under året kan betyda för utvecklingen av växthusgasutsläppen och bedöma om det finns behov av ytterligare åtgärder. Regeringen konstaterar att det behövs förbättrade effektbedömningar i klimatpolitiken och föreslår utifrån detta att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 2 miljoner kronor.

När det gäller hur anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas har ändringar gjorts jämfört med förra årets budgetproposition (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) som innebär att anslaget inte längre används till statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen, att ersätta transportörer för kostnader för identitetskontroller som utförs med stöd av lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten eller investeringar i viss infrastruktur för flygtrafikledningstjänst.

Investeringar

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar-åtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym bestäms av aviserade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som fås via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner samt bidrag från det äldre regelverket för TEN-T och CEF samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 38 775 miljoner kronor under 2021.

Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	2020	2021	2022	2023
	Prognos	Budget	Budget	Budget
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg – nationell plan	14 678	17 581	17 201	15 583
Järnväg – regional plan	477	183	119	250
Väg – nationell plan	11 480	13 602	11 639	10 014
Väg – regional plan	1 397	2 570	2 473	2 588
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	4 276	3 734	4 612	4 440
Reinvesteringar i vägar	2 565	2 042	1 855	1 866
Summa utgifter	34 873	39 712	37 899	34 741
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	17 244	21 405	20 854	21 768
Anslaget 1:10 EU-stöd TEN-T	64			
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 700	1 895	1 913	1 380
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	969	877	863	741
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	6 420	7 971	5 955	3 889
Förskotteringslån	-152	-11		
Bidrag/medfinansiering	1 787	1 799	1 847	657
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	6 772	5 691	6 400	6 190
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	59	41		4
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	4	5	18	85
Bidrag/medfinansiering	6	39	49	27
Summa finansiering	34 873	39 712	37 899	34 741

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Regeringen påpekar att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 118 650 000 000 kronor 2022–2050.

Regeringen redovisar att det i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Därför behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördröja projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Överskottet från trängselskatten i Stockholm ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnaden av tunnelbanan. De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i bemyndigandet av samma skäl som anges ovan.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2022–2057.

Trängselskatt i Göteborg

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

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare

åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 900 000 000 kronor 2022–2037.

Låneram

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av dessa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Sedan 2017 har Trafikverket även ansökt om och beviljats medfinansiering i de s.k. blandingutlysningarna inom CEF, där projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen.

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

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

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, det västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i 2017 års prisnivå, enligt den planeringsram som riksdagen beslutat om för sådana investeringar (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2021 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 51 000 000 000 kronor.

I tabellen nedan redovisas den ackumulerade skulden under perioden 2020–2022.

Tabell 4 Beräknad låneskuld 2020–2022 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2020	2021	2022
Broinvesteringar	16	14	13
El- och teleanläggningar	5 041	4 855	4 669
E6 Svinesundsförbindelsen			
Prioriterade vägprojekt	3 403	3 163	2 923
Prioriterade järnvägsprojekt	12 159	11 542	10 925
Botniabanan	12 378	11 949	11 520
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	360	360	360
Delsumma investeringar som lånefinansieras	33 357	31 883	30 410
E4 Sundsvall	1 076	1 036	1 008
Riksväg 50 Motala–Mjölby	387	377	375
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	152
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	1 363	2 999	4 514
Skurubron	134	567	718
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	2 960	4 979	6 767
Investeringar i Stockholmsregionen	6 243	11 029	14 496
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	6 243	11 029	14 496
Summa	42 560	47 891	51 673

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Anslaget

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

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

- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader för godstransporter på väg respektive inom sjöfarten
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastruktur- förvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2021 enligt följande tabell:

Tabell 5 Budgetförslag för 2021 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

		2020	2021
		Anslag	Förslag
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	27 408	28 105

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

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

Tabell 6 Anslaget 1:2 fördelning på anslagsposter

Miljoner kronor

	2020	2021	2022
	Prognos	Förslag	Beräknat
<i>Vidmakthållande väg</i>			
– Drift och underhåll	11 786 820	12 207 004	12 083 571
– Bärighet och tjälsäkring	1 254 966	1 484 467	1 529 698
– Bidrag för drift av enskild väg	1 334 796	1 307 552	1 324 461
<i>Vidmakthållande järnväg</i>			
– Drift, underhåll och trafikledning	12 658 875	12 810 817	12 846 566
<i>Forskning och innovation</i>			
– Forskning och innovation	315 440	295 476	296 556
Summa	27 350 897	28 105 316	28 080 852

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen påminner om att den i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) föreslog en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

Vidare påminner regeringen om att riksdagen med anledning av coronaviruset efter regeringens förslag har beslutat om extra ändringsbudgetar som berör utgiftsområde 22 Kommunikationer. Riksdagen har utifrån dessa

bl.a. beslutat att för 2020 tillföra 200 miljoner kronor för en miljökompensation (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366), 720 miljoner kronor för järnvägsunderhåll och 300 miljoner kronor för vägunderhåll (prop. 2019/20:167, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:299).

Regeringen föreslår att totalt 28 105 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2021.

Regeringen pekar på att den fortsätter att satsa på underhåll av transportinfrastrukturen och att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* därför ökas med 500 miljoner kronor till vägunderhåll, där fokus bl.a. är på det finmaskiga vägnätet på landsbygden, samt 500 miljoner kronor till järnvägsunderhåll.

Enligt regeringen kan den minskade lönsamheten för de företag som tillhandahåller godstransporter på järnväg leda till neddragningar i verksamheterna med följderna att utbudet av godstransporter på järnväg minskar. Detta riskerar enligt regeringen att leda till en överflyttning av godstransporter från järnväg till väg. Regeringen bedömer att en miljökompensation under 2021–2025 kan motverka en sådan utveckling och ökar därför anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 400 miljoner kronor.

Slutligen minskas anslaget med 20 miljoner kronor för att delvis finansiera en föreslagen ökning av anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*.

Bemyndiganden och ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 31 000 000 000 kronor 2022–2038. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i systemet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder.

Övriga trafikslagsövergripande frågor

Anslagen

Anslaget 1:3 *Trafikverket* får användas till Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster eller prestationer. Anslaget får även användas till utgifter för att samordna åtgärder för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom

infrastruktur- och transportsektorn med branschaktörer och utbildningsanordnare. Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom sjö- och luftfartsområdet samt för administration av drifts- och investeringsbidrag till icke-statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal. Anslaget får även användas för uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

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

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

Anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* får användas till utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får användas för medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt, administration av bonus till klimatbonusbilar samt utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada.

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

Anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* får användas för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter, som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av utbrottet av det nya coronaviruset. Ersättningen ska fördelas baserat på biljettintäkternas storlek i respektive region.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2021 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2021 för trafikslagsövergripande frågor*Miljoner kronor*

	2020	2021
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 420	1 419
1:7 Trafikavtal	1 050	1 058
1:8 Viss internationell verksamhet	29	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	55	87
1:12 Transportstyrelsen	2 215	2 233
1:13 Trafikanalys	70	71
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	3 000	2 000

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med totalt 8 miljoner kronor för 2021. Ändringen består av tidigare beslutade och föreslagna reformer.

Regeringen föreslår att 87 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*. En förstärkning av anslaget med 35 miljoner kronor görs enligt regeringen för att utöka myndighetens forsknings- och innovationsåtaganden inom transportområdet nationellt och internationellt samt för att därigenom stärka kompetensförsörjningen inom transportsektorn och för att förlänga verksamheten inom Nationellt kunskapscentrum om cykel. Förstärkningen finansieras genom en minskning med 15 miljoner kronor av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och en minskning med 20 miljoner kronor av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Till följd av en generell besparing har även en minskning på 960 000 kronor gjorts för anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*.

Regeringen föreslår att 2 233 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*. Till följd av kommande förändringar inom området säkerhetsskydd ökas anslaget med 4 miljoner kronor. Därutöver görs en minskning med 3 miljoner för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur samt en minskning med 3 miljoner kronor till följd av en generell besparing. Vidare överförs 74 000 kronor från utgiftsområde 19 till anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för att täcka Transportstyrelsens kostnader 2020 för att ta fram utvärderingsplanen för klimatbonusen.

Med anledning av coronaviruset beslutade riksdagen efter regeringens förslag i juni i år att införa ett nytt tillfälligt bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik, och ett nytt anslag, 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*, uppfördes på statens budget och tilldelades 3 000 miljoner kronor (prop. 2019/20:167, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:366). Regeringen föreslår att 2 000 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*. Regeringen pekar på att det finns ett fortsatt behov av stöd för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Den pågående pandemin har medfört en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital ökat kraftigt, då flygtrafiken har en direkt påverkan på Transportstyrelsens intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Den pågående pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken har en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Behovet av tillgång till rörelsekapital för 2021 är beräknat utifrån rörelsekapital för GAS, 750 miljoner kronor, och undervägsavgiften, 200 miljoner kronor. En särskild kredit för dessa transfereringar bedöms vara en lämpligare hantering av behovet av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit. Utifrån detta föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2021 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 950 000 000 kronor.

Vidare föreslår regeringen i propositionen att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 400 000 000 kronor 2022–2027. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ge utrymme för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område.

Sjöfart

Anslagen

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

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2021 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 8 Budgetförslag för 2021 för sjöfartsområdet*Miljoner kronor*

		2020	2021
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62
1:15	Sjöfartsstöd	1 588	1 630

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd kan stöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivares kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningssystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning av anslaget för sjöfartsstöd (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). Fluktuationer i volymer utgör grunden för nivån på sjöfartsstödet för 2021.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Verksamheten finansieras genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag och övriga externa intäkter.

Regeringen anger att Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt, vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor och att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Åren 2007–2019 ökade Sjöfartsverkets pensionsskuld med mer än 1 miljard kronor till följd av ändrade beräkningsgrunder. Detta har sammantaget bidragit till att den ekonomiska ställningen har försämrats kraftigt.

Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket tillämpa en reviderad avgiftsmodell, bl.a. med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan och öka transparensen i avgiftssystemet. Det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas enligt regeringen bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2019 uppgick till 2 457 miljoner kronor jämfört med 2 404 miljoner kronor 2018, medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 431 miljoner kronor 2019 jämfört med 2 331 miljoner kronor 2018. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader uppgick 2019 till ca 4 miljoner kronor jämfört med 48 miljoner kronor 2018. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 4 miljoner kronor. Resultatförsämringen 2019 jämfört med året före beror enligt regeringen främst på ökade kostnader för reparation och underhåll då flera isbrytare varit inne på större översyn på varv, kostnadsföring av tidigare aktiverade kostnader i projekt för nyanskaffning av

isbrytare och ökade kostnader för personal. Vid utgången av 2019 uppgick det egna kapitalet till 441 miljoner kronor jämfört med 442 miljoner kronor 2018. För 2016 var motsvarande belopp 514 miljoner kronor. Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2019 var att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel samt att soliditeten långsiktigt ska uppgå till minst 25 procent.

För 2019 uppgick räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet till knappt 1 procent, vilket understiger målet. Regeringen pekar på att de redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk (SPV) fastställer. Regeringen pekar vidare på att de senaste årens låga räntenivåer och därmed höga avsättningar för pensioner har haft en negativ påverkan på pensionsskulden, vilket i sin tur ger kända jämförelsestörande effekter på styrningen. En omläggning vid nuvarande ränteläge bedöms dock ge negativa effekter, vilket innebär att regeringen så här långt inte bedömt det möjligt att ändra systemet. Regeringen konstaterar samtidigt att det finns anledning att fortsätta att noggrant följa den ekonomiska utvecklingen för Sjöfartsverket för att säkerställa att dess olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

Regeringen konstaterar även att Sjöfartsverket under inledningen av 2020 drabbades hårt ekonomiskt till följd av fallande avgiftsintäkter på grund av minskande fartygstrafik som en effekt av den pågående pandemin. Mot bakgrund av det har riksdagen efter förslag från regeringen i propositionen Extra ändringsbudget för 2020 – Ersättning till riskgrupper, kapitalinsatser i statligt ägda företag och andra åtgärder med anledning av coronaviruset gjort ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor (prop. 2019/20:187 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Även framåt bedömer regeringen att effekterna av den pågående pandemin kommer att vara påtagliga och osäkerheten om utvecklingen framåt är stor. Regeringen bedömer att det inte är rimligt att ställa krav på såväl räntabilitet som soliditet under perioden 2021–2024, eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel och med lån. Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2021 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2021 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2021–2023 uppgår till totalt 2 323 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 91 procent, och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 9 procent. Investeringarna avser främst farledsinvesteringar och olika

insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investeringar görs även bl.a. i lotsbåtar, arbets- och sjömätningarfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar m.m. samt it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning av vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket för perioden 2021–2023 godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2021–2023

Miljoner kronor

	2020	2021	2022	2023
	Prognos	Budget	Budget	Budget
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder	264	1 000	821	99
Isbrytning	11	41		
Sjötrafikservice	8	7	3	3
Sjögeografisk information	5	3	7	4
Lotsning	14	48	32	22
Sjö- och flygräddning		5	4	3
Gemensamma funktioner	40	7	1	
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder	33	20	59	36
Isbrytning		6	4	
Sjötrafikservice	35	30		
Sjögeografisk information	1	18	5	9
Lotsning	30	3	6	0
Sjö- och flygräddning	9	0	0	0
Gemensamma funktioner	0	3	8	7
Summa utgifter	451	1 192	949	182
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	93	149	167	62
Bidrag/medfinansiering	249	962	700	69
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	108	81	82	52
Summa finansiering	451	1 192	949	182

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Luftfart

Anslagen

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

Anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* får användas till utgifter för statens trafikavtal om 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.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2021 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet

Miljoner kronor

	2020	2021
	Anslag	Förslag
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	188	88
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	158	231

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaring av ändringar

Regeringen föreslår att 88 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Regeringen anger att Trafikverket får använda 68 miljoner kronor från anslaget till utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten samt 10 miljoner kronor för att täcka kostnader för sådana flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster inom ramen för tillämpningen av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Regeringen anger vidare att Trafikverket får använda 10 miljoner kronor till utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* med totalt 74 miljoner kronor för 2021. Ändringen består i tidigare beslutad överföring från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster samt informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket för ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet.

Beslut om regelverket för perioden 2020–2024 fattades den 11 februari 2019. Ett förslag till prestationsplan har också tagits fram, men bl.a. beroende på den pågående pandemin har inga nya prestationsplaner antagits för medlemsstaterna. Regeringen konstaterar att den pågående pandemins påverkan på den civila luftfarten har varit omfattande hittills under 2020 och att ett arbete pågår med att ta fram ny inriktning och underlag för prestationsplanerna.

Regeringen pekar dessutom på att det låga ränteläget, som påverkar pensionskuldens utveckling, fortfarande är en belastning för Luftfartsverkets resultat och soliditet.

Det ekonomiska målet för Luftfartsverket för 2019 var att ge en avkastning på 4 procent på eget kapital över en konjunkturcykel samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet för 2019 uppgick till –31 miljoner kronor, dvs. negativ avkastning och att soliditeten per den 31 december 2019 uppgick till 8 procent. Det egna kapitalet uppgick vid utgången av 2019 till 760 miljoner kronor, varav 284 miljoner kronor var fritt eget kapital.

Av budgetpropositionen framgår att Luftfartsverket för perioden 2020–2024 prognostiserar att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är negativt samtliga år. Regeringen konstaterar att effekterna av det nuvarande utbrottet av den pågående pandemin är omfattande och att osäkerheten om utvecklingen framåt stor. Enligt det underlag som Luftfartsverket redovisat kan resultatet för 2020 falla med ca 1 300 miljoner kronor. Följande år väntas i scenariot ge fortsatta omfattande förluster, runt 180 miljoner kronor vardera 2021 och 2022 och ca 150 miljoner kronor 2023. Regeringen pekar på att Luftfartsverket genomför ett omställningsarbete för att anpassa verksamheten och att myndigheten genom riksdagens beslut i juni i år om ändringsbudget tillfördes 900 miljoner kronor för att täcka intäktsbortfall med anledning av utbrottet av covid-19 (prop. 2019/20:187 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

Regeringen konstaterar att den nuvarande situationen innebär ett fall i Luftfartsverkets intäkter som aldrig inträffat tidigare och bedömer att det inte är rimligt att ställa krav på räntabilitet och soliditet under perioden 2021–2024 eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen. Enligt regeringens bedömning kommer det sannolikt inte att vara möjligt att återgå till nuvarande ekonomiska mål förrän tidigast 2024. Inom ramen för uppföljningen av Luftfartsverkets verksamhet följer regeringen löpande utvecklingen av dessa mål. Regeringen anger att inte heller utdelningskravet kommer att tillämpas under samma tid med anledning av förslaget om att tillfälligt inte ställa krav på räntabilitet och soliditet.

Finansiella befogenheter

Regeringens inriktning är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel och med lån. Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2021 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 4 550 000 000 kronor.

Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2021 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med den finanspolicy som verket fastställt. Regeringen föreslår att den bemyndigas att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor. Regeringen föreslår även att den bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i, bilda företag eller andelar i, bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Enligt regeringen är inriktningen att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Luftfartsverkets låneram fastställs till 1 500 miljoner kronor.

Investeringsplan

Luftfartsverkets investeringsplan för 2021–2023 uppgår till totalt 1 927 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 92 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar ca 8 procent. Prioriteringarna styrs i hög grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrrustning. Regeringen anger att den delar Luftfartsverkets bedömning av vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2021–2023

Miljoner kronor

	2020	2021	2022	2023
	Prognos	Budget	Budget	Budget
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
ATM-utrustning	168	148	183	186
Radarutrustning	160	247	10	10
Kommunikationsutrustning	73	92	113	94
Radioutrrustning	208	234	231	228
It	11	1	1	1
Byggnader	10			
Kommersiella investeringar	7	7		

Vidmakthållande av befintliga investeringar

ATM-utrustning	7	20	21	14
Radarutrustning	23	3	3	3
Kommunikationsutrustning	8	12	9	6
Radioutrustning	8	12	9	6
Byggnader	14	14	2	4
It	9	2	2	2
Summa utgifter	705	791	584	552
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	637	728	538	518
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	69	62	46	34
Summa finansiering	705	791	584	552

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

*Internationell tågtrafik***Anslaget**

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas till utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas till utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2021 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik

Miljoner kronor

		2020	2021
		Anslag	Förslag
1:16	Internationell tågtrafik	50	5

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Ramanslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* fördes upp på statens budget genom propositionen Vårändringsbudget för 2019 (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, rskr. 2018/19:288). De 5 miljoner kronor som föreslås till anslaget för 2021 avser fortsatt förberedelsearbete inför den upphandling som planeras genomföras av internationell tågtrafik.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen anger att den fortsätter arbetet med att genomföra en upphandling av natttågtrafik som bidrar till att det upprättas internationella natttågsförbindelser och konstaterar att ingående av avtal för trafikering innebär fleråriga ekonomiska åtaganden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* ingå

ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 395 000 000 kronor 2022–2026.

Lån till körkort

Anslaget

Anslaget 1:19 *Lån till körkort* får användas till utgifter för lån till körkort för vissa personer.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2021 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort

Miljoner kronor

	2020	2021
	Anslag	Förslag
1:19 Lån till körkort	0	151

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen anser att möjligheten att låna till körkort bör utvidgas till att omfatta 19–20-åringar med gymnasieexamen. Anslaget 1:19 *Lån till körkort* är nytt inom utgiftsområde 22 och redovisades t.o.m. budgetåret 2020 inom utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv och då som anslaget 1:13 *Lån till körkort*.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen konstaterar att besluten om lån till körkort kan löpa över en längre period än det budgetår då beslut om lån fattas och medföra utbetalningar under kommande budgetår. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 1:19 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 100 000 000 kronor 2022–2023.

Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB

Öresundsbrokonsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB (Svedab) och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svedab ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Riksdagen beslutade 2009 om att utöka bemyndigandet (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117).

Med syftet att säkerställa Svedabs förmåga att göra nödvändiga skattebetalningar föreslår regeringen att den bemyndigas att utvidga ändamålet för

den låneram Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB disponerar till att även omfatta betalningar av inkomstskatt.

Informationssamhället

Anslagen

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

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* får användas till utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och för 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 och personer med speciella behov, t.ex. när det gäller tillgänglighet till kommunikation, utbildning och medier.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* får användas till utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

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

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* får användas till utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftssäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* får användas till Myndigheten för digital förvaltning förvaltningsutgifter.

Anslaget 2:7 *Digital förvaltning* får användas till utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen samt för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2021 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 14 Budgetförslag för 2021 för informationssamhället*Miljoner kronor*

Anslag		2020	2021
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	63	75
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136	136
2:3	Grundläggande betaltjänster	28	28
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	65	55
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	296	1 845
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	0 ¹	146
2:7	Digital förvaltning	0 ²	74

Källa: Prop. 2020/21:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* anvisas 75 miljoner kronor för 2021. I detta ingår en anslagsökning med 3 miljoner kronor för PTS tillsyn över betrodda tjänster. Anslaget har även ökats med 6 miljoner kronor för PTS arbete med att öka robustheten inom elektronisk kommunikation och post inom ramen för regeringens satsning på det civila försvaret samt 2 miljoner kronor till följd av de kommande förändringarna inom området säkerhetsskydd.

Regeringen föreslår att anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* anvisas 55 miljoner kronor för 2021. Detta innebär en lägre anslagsnivå än föregående år och beror på att en tidigare tillfällig satsning på digitaliseringsstrategi upphör.

Regeringen föreslår att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* anvisas 1 845 miljoner kronor. I detta ingår att anslaget ökas med 25 miljoner kronor för att göra insatser för att främja en ökad mobil uppkoppling på fjärrtåg, 1 400 miljoner kronor för att stärka det nationella stödsystemet för bredbandsutbyggnad och 74 miljoner kronor för att öka robustheten inom elektronisk kommunikation och post inom ramen för regeringens satsning på det civila försvaret. Regeringen föreslår även att anslagets ändamål förtydligas så att det framgår att det även får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post.

Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* anvisas 146 miljoner kronor. Det kan noteras att anslaget är nytt inom utgiftsområde 22 och att det t.o.m. budgetåret 2020 är redovisat inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I detta finns en ökning med 2 miljoner kronor för att myndigheten ska kunna utföra sin uppgift att utöva tillsyn över lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

¹ T.o.m. budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning* inom utg.omr. 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I samband med denna proposition föreslås två nya anslag inrättas som delvis består av det ovan nämnda anslaget.

² Ibid.

Vidare ingår en minskning med 3 miljoner kronor som i stället ska användas för att finansiera PTS tillsyn över betrodda tjänster samt en minskning med 178 000 kronor för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur. För att finansiera att myndigheten ska ge ett rättsligt stöd till den offentliga förvaltningen har en ökning gjorts med 5 miljoner kronor. Till följd av en generell besparing har det även gjorts en minskning inom anslaget med 280 000 kronor.

Regeringen föreslår att 74 miljoner kronor anvisas till anslaget 2:7 *Digital förvaltning*. Detta anslag är nytt inom utgiftsområde 22 och har t.o.m. budgetåret 2020 redovisats inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning som en del av anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning*. I förslaget till anslag ingår en ökning med 57 miljoner kronor för att finansiera förvaltningsgemensam digital infrastruktur. Anslaget finansieras genom en omfördelning från 29 statliga myndigheter med motsvarande belopp.

Avgifter för skydd av elektronisk kommunikation

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

Regeringen föreslår att avgiftsuttaget under 2021 för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2022–2025. Regeringen anger att bemyndigandet behövs för att göra det möjligt för verksamheten att göra ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2022–2025.

Regeringen föreslår också av samma orsak att den bemyndigas att under 2021 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 545 000 000 kronor 2022–2025.

Motionerna

Moderaterna

I kommittémotion 2020/21:3470 av Maria Stockhaus m.fl. (M) framhålls att människor och företag behöver ett klimatsmart, hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem som man kan lita på och att samhällsekonomisk nytta ska vara vägledande för alla beslut inom infrastrukturen. Motionärerna framhåller vidare vikten av att prioritera långsiktiga investeringar i biodrivmedelstillverkning och elektrifiering av vägar, hamnar och flygplatser då detta sammantaget bidrar till fler jobb och stärkt konkurrenskraft samtidigt som transporternas utsläpp minskar. I yrkande 1 föreslår motionärerna sin anslagsanvisning för 2021.

När det gäller anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* föreslår motionärerna en minskning om 325 miljoner kronor då de ser en utvidgning av stadsmiljöavtalen som en ineffektiv åtgärd och hellre ser satsningar på infrastruktur som kommer hela Sverige till del.

För anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* föreslås i likhet med regeringen 500 miljoner kronor till underhåll av Sveriges järnväg samtidigt som regeringens satsning om 400 miljoner kronor på miljökompensation för godstransporter på järnväg avvisas till förmån för andra satsningar som motionärerna anser är mer effektiva för transportinfrastrukturen i sin helhet. Motionärerna föreslår vidare en ökning om 250 miljoner kronor för underhåll av väg (yrkande 2) samt en ökning om 20 miljoner kronor för eftersök av vilt (yrkande 3). Sammantaget föreslår motionärerna att anslaget minskar med 130 miljoner kronor för att finansiera andra prioriterade reformer i budgetmotionen.

När det gäller anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* framhåller motionärerna att de icke-statliga flygplatserna med reguljär flygtrafik är centrala för tillväxt och att hela Sverige ska leva. Motionärerna pekar på att dessa flygplatser redan före coronakrisen kämpade med ekonomiska underskott. Motionärerna föreslår därför en ökning om 100 miljoner kronor i direkt stöd till de regionala flygplatserna med reguljär flygtrafik (yrkande 4).

När det gäller anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* anser motionärerna att upphandling av nattåg till Bryssel och Hamburg är en ineffektiv miljöåtgärd. Motionärerna föreslår därför en minskning av anslaget med 5 miljoner kronor för att finansiera andra prioriterade och för miljön mer effektiva reformer i budgetmotionen.

Motionärerna påtalar slutligen att den regionala kollektivtrafiken har drabbats mycket hårt av krisen då antalet resenärer har minskat och kraven från Folkhälsomyndigheten om distansering har inneburit bibehållen turtäthet. Motionärerna pekar på att kollektivtrafiken är viktig för jobb, sysselsättning och miljö och att alternativen för regionerna när det gäller att kunna kompensera för bortfallet är minskad turtäthet eller kraftigt höjda biljettpreiser. Motionärerna konstaterar att båda dessa alternativ vore skadliga för svensk

ekonomi och att det därför finns ett behov av en återstart efter krisen. Utifrån detta föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* med 1 000 miljoner kronor till den regionala kollektivtrafiken utöver regeringens förslag (yrkande 5).

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen för 2021 med 640 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sverigedemokraterna

I kommittémotion 2020/21:3363 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) konstateras att den gemensamma infrastrukturen betingar ett stort värde som måste förvaltas långsiktigt. Infrastrukturen måste enligt motionärerna kontinuerligt utvecklas och stärkas, och det är viktigt att satsningarna görs på ett samhällsekonomiskt sunt sätt och på de projekt som skapar störst nytta samtidigt som hänsyn tas till aspekter som landsbygd, kommuner, familjeliv och företagande. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2021.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med sammanlagt 5 480 miljoner kronor. Enligt förslaget ska 2 000 miljoner kronor användas till att tidigarelägga projektering och byggande av ny järnväg och 2 000 miljoner kronor ska användas till utbyggnad och nybyggnation av det statligt ägda vägnätet. Vidare ska 1 000 miljoner kronor ges som stöd till underhåll av kommunala vägar. Enligt förslaget ska 300 miljoner kronor användas till etablerandet av tio kontrollplatser för tung trafik och 150 miljoner kronor till nya testanläggningar för elvägar. I förslaget ingår även 20 miljoner kronor till installerandet av cabotagekontroller likt det tyska LKW-Mautsystemet och 10 miljoner kronor till kulturskyltning.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 1 025 miljoner kronor. Enligt förslaget ska 500 miljoner kronor användas till ökat underhåll av järnväg och 500 miljoner kronor till underhåll av det statliga vägnätet. Dessutom ska 25 miljoner kronor användas som ett extra stöd till utbyte av kontaktledningar för järnväg.

För anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* föreslår motionärerna en ökning med 125 miljoner kronor. Detta särskilda stöd till regionala icke-statliga flygplatser tillförs mot bakgrund av coronakrisens effekter.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med totalt 1 000 miljoner kronor. Enligt förslaget ska 500 miljoner kronor av dessa medel användas som stöd till Sjöfartsverket för införandet av miljöstyrande farledsavgifter. Vidare ska 250 miljoner kronor användas för att täcka kostnaderna för ett statligt övertagande av kostnaderna för isbrytning. I ökningen av anslaget ingår vidare 150 miljoner kronor till fördjupning av farleder, och ett särskilt fokus läggs på inloppet till Luleå hamn. Därutöver ingår 50 miljoner kronor till stöd för säkerhetsutrustning och logistik kring

torrhamnar och 50 miljoner kronor till nykterhetsåtgärder i hamnar kopplade till infrastrukturen kring alkbommar.

Motionärerna anser att Sverige har ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen än av att kunna ta sig till Europa med tåg. Mot denna bakgrund föreslås en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 5 miljoner kronor.

Motionärerna konstaterar att många väljer att åka med kollektivtrafiken och att detta är positivt då det minskar såväl trängsel som utsläpp. Mot bakgrund av den pågående coronapandemin och de stora underskott som den medför för olika kollektivtrafikbolag föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* med 6 000 miljoner kronor för att kunna upprätthålla kollektivtrafiken på en hållbar nivå och samtidigt minska smittspridningen i samhället.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 1 000 miljoner kronor. Motionärerna framhåller att bredband på landsbygden är en grundförutsättning för en befolkning som blir alltmer beroende av en snabb och stabil internet-uppkoppling och att det behöver anslås mer pengar för att påskynda bredbandsutbyggnaden.

Utöver detta föreslår motionärerna även ett antal nya anslag.

För att underlätta för den spårbundna kollektivtrafiken i en tid av stora ekonomiska förluster till följd av coronakrisen föreslår motionärerna ett nytt anslag, *Ersättning för inbetalade banavgifter för 2020*, och att det där anslås 2 000 miljoner kronor som kompensation för inbetalade banavgifter.

Motionärerna påtalar att det finns behov av att förenkla resandet samt att både kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. Utifrån detta föreslår motionärerna att det anslås 25 miljoner kronor till ett nytt anslag, *Ökad säkerhet på flygplatser*, för investeringar i säkerhetslogistik på flygplatser.

Motionärerna anser att en näringslivspott för investeringar ska införas utöver den ordinarie budgetramen och att denna ska kunna nyttjas för att bygga järnvägsanslutningar till nya och etablerade industrier och lagerhållare. Motionärerna föreslår därför ett stöd på 50 miljoner kronor till investeringar genom ett nytt anslag, *Näringslivspott till stöd för järnvägsanslutningar till industrier*.

Vidare föreslår motionärerna ytterligare 250 miljoner kronor i stöd till ett nytt anslag, *Näringslivspott till stöd för vägsanslutningar till industrier*.

Motionärerna framhåller att det finns ett stort behov av stärkt underhåll av det kommunala vägnätet i många kommuner. Motionärerna föreslår utifrån detta ett riktat stöd till kommuner med 1 000 miljoner kronor genom ett nytt anslag, *Upprustning av kommunala vägar*.

Motionärerna pekar på att de enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät och påtalar att det finns ett starkt behov av att öka stödet till dessa. De föreslår därför det nya anslaget *Underhåll av enskilda vägar* och att det tillförs 50 miljoner kronor.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen för 2021 med 18 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framhåller i partimotion 2020/21:3195 att investeringsnivåerna för hållbara person- och godstransporter på järnväg måste öka för att uppnå ett transportsystem med låga klimatutsläpp. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2021.

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

Motionärerna anser att staten måste ta ett ökat ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer och att detta bör ske för att minska transporterens klimatpåverkan och för att stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster. Motionärerna pekar på att kostnaden för drift av den regionala kollektivtrafiken har ökat kraftigt det senaste decenniet och att detta har medfört höjda biljettpriser. Till detta kommer att coronapandemin har medfört kraftigt minskade biljettintäkter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Motionärerna föreslår därför en satsning på förbättrad kollektivtrafik för att möjliggöra billigare och utbyggd kollektivtrafik både i tätorter, på vår landsbygd och i vår glesbygd. Det statliga stödet föreslås få användas för såväl drift av som investeringar i nya miljöanpassade fordon, t.ex. bussar som går på el eller biogas. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget med 3 000 miljoner kronor.

Vidare pekar motionärerna på att investeringsbehovet är stort för nattågsfordon både för nationell trafik och för trafik till Europa. De befintliga fordonen är byggda med nordisk profil som är bredare än den europeiska profilen och kan därför inte köras söderut i Europa. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget för investeringar i vagnar och lok för nattågsfordon med 370 miljoner kronor.

Motionärerna pekar på att coronakrisen visar att behoven av hållbara godstransporter för näringslivet kan öka med mycket kort varsel. För att möjliggöra sådana investeringar, som inte tillgodoses eller uppmärksammas i gällande nationella plan, föreslår motionärerna en flexibel investeringspott för hållbara godstrafiklösningar om 200 miljoner kronor, utöver nuvarande näringslivspott, för stöd till kombiterminaler, omlastningscentraler, triangelspårutbyggnader eller andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till mer hållbar inhemsk åkerinäring.

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

Sammantaget föreslår motionärerna därmed en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 4 620 miljoner kronor.

Motionärerna pekar på att nuvarande anslagsnivåer för järnvägsunderhållet i den nationella planen för 2018–2029 endast är dimensionerade för att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet. För att även åtgärda eftersläpningen av underhållet behövs enligt motionärerna ytterligare satsningar under planperioden. På det sättet skulle utrymme ges för kraftigt ökade reinvesteringar i underhållet. Det bristande underhållet på järnvägen är en viktig faktor när det gäller det tågkaos som ofta uppstår i vårt järnvägssystem. Motionärerna vill även tidigarelägga satsningar på Inlandsbanan samt möjliggöra bl.a. att i stor skala påbörja säkerhetshöjande åtgärder såsom siktröjning och gallring längs järnvägsspåren. Mot den bakgrunden föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för drift och underhåll av järnväg med 1 500 miljoner kronor.

Motionärerna pekar på att järnvägsoperatörerna redan före coronakrisen hade ett tufft konkurrensläge gentemot vägtransporterna och att i synnerhet godstransporterna på järnvägen, men även persontrafiken, påverkas av banavgifterna. Motionärerna anser att det krävs en stärkt konkurrenskraft för järnvägen för att andelen gods som transporteras klimatsmart på spår ska kunna öka. Motionärerna föreslår därför att tågoperatörerna får halverad banavgift under 2021 som en tillfällig åtgärd och föreslår samtidigt att anslaget för drift och underhåll av järnväg ökas med 1 045 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna pekar vidare på att man har lagt ned underhållet helt på ett antal regionjärnvägar och att många lågtrafikerade banor inte får något investeringsstöd i den nationella planen. Då bristande satsningar på dessa banor ger negativa effekter för landsbygden och regionerna i form av bristande kapacitet hos hållbara person- och godstransporter ser motionärerna ett behov av ökat riktat stöd för dessa järnvägar. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget med 400 miljoner kronor för underhåll av regionjärnvägar och lågtrafikerade järnvägsbanor.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 2 945 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer*, ska införas och att det ska tillföras 3 350 miljoner kronor 2021. Enligt förslaget ges Trafikverket i uppdrag att administrera

anslaget i samarbete med Energimyndigheten och Boverket. Motionärerna pekar på att Sverige har stor potential att följa den globala trenden och bygga transporteffektiva städer som minskar utsläppen och stärker jämlikheten. Motionärerna vill genom satsningen ge ökat utrymme för människor att efter coronapandemin kunna gå, cykla, resa kollektivt och dela tillgång till bil i stället för att äga en egen. Motionärerna framhåller att detta är satsningar som gynnar de ekonomiskt mest utsatta och minskar klimatutsläppen. Enligt motionärerna är syftet med det nya anslag som föreslås att främja

- utbyggnad av gång- och cykelbanor
- omdaning av parkeringsplatser till grönområden enligt principen om ”nature based solutions” alternativt områden för gång, cykel och kollektivtrafik
- cykelpooler, bilpooler och bildelning genom gratis parkering, informationsinsatser och erbjudanden till anställda
- bilfria städer och områden till ombyggnad, skyltning och informationsinsatser
- smarta och hållbara urbana godstransportlösningar, upprättande av smarta logistikcenter och it-lösningar för koordinering av transporter
- intelligenta trafikljus för att motverka köbildning och folksamlingar vid övergångsställen
- ombyggnad av kontor till bostäder eller andra lokaler för allmänt nyttjande.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Sjöfartsverket*, införs för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Motionärerna föreslår att anslaget tillförs 600 miljoner kronor 2021. Motionärerna pekar på att Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras genom farleds- och lotsavgifter. Motionärerna anser att Sjöfartsverkets isbrytarflotta måste förnyas och att när detta sker bör kapitalkostnaderna för isbrytarna åtminstone delvis finansieras via anslag. Motionärerna pekar på att farledsavgifterna för sjöfarten med anslagsfinansiering halveras 2021, och Sjöfartsverket kan kompenseras för minskade intäkter som coronapandemin inneburit.

Motionärerna föreslår slutligen ytterligare ett nytt anslag för statlig medfinansiering, *ERTMS*. Motionärerna pekar på att den nuvarande planen är att en stor andel av lokflottan ska vara anpassad till det europeiska trafikledningssystemet för tåg (ERTMS) till oktober 2023 och framhåller att staten bör finansiera kostnaden för ombordutrustning för ERTMS med 50 procent för att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed dess klimatnytta. Motionärerna pekar vidare på att kostnaden för att anpassa tekniken i loken till det nya signalsystemet ERTMS för varje lok uppgår till minst 3 miljoner kronor samtidigt som ett tusental lok behöver denna åtgärd. I Sverige förväntas branschen själv bära kostnaden till skillnad från ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Mot denna bakgrund föreslår motionärerna att det nya anslaget tillförs 500 miljoner kronor för 2021.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 12 015 miljoner kronor för 2021 jämfört med regeringens förslag.

Kristdemokraterna

I kommittémotion 2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) betonas att bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. I yrkande 1 föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2021.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med totalt 93 miljoner kronor för 2021. Motionärerna föreslår i detta att anslaget för stadsmiljöavtal ska minskas med 300 miljoner kronor, eftersom den anslagna summan tidigare inte blivit fullt tagen i anspråk till åtgärder. Vidare anser motionärerna att utbyggnaden av statlig infrastruktur för cykling ska förstärkas med 375 miljoner kronor samt att en förstärkning ska ske med 10 miljoner kronor för att öka säkerheten vid järnvägsstationer. I detta ingår enligt motionärerna att Trafikverket i samarbete med kommuner och regioner omgående bör arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för terror (yrkande 78). Motionärernas förslag innebär vidare jämfört med regeringens budgetförslag att det inte ska överföras 8 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för att finansiera utveckling av förvaltningsgemensam digital infrastruktur.

Motionärerna föreslår en minskning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med totalt 100 miljoner kronor. I den föreslagna ändringen ingår en ökning med 200 miljoner kronor för att finansiera en utökning av stödet till enskilda vägar samt en satsning på ökat järnvägsunderhåll med 100 miljoner kronor. Till detta kommer att motionärerna föreslår en minskning med 400 miljoner kronor av den årliga miljökompensationen till järnvägen.

Vidare föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* med 10 miljoner kronor för att finansiera ett intensifierat arbete med att godkänna vägar med bärighetsklass 4 (BK4). Motionärerna föreslår även att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivningen i fråga om BK4-vägar (yrkande 35).

För att stödja de icke-statliga flygplatserna föreslår motionärerna att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ökas med 100 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår vidare jämfört med regeringens budgetförslag en ökning med 3 miljoner kronor till anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*. Motionärernas förslag innebär jämfört med regeringens budgetförslag att det inte ska överföras 3 miljoner kronor från anslaget för att finansiera utveckling av förvaltningsgemensam digital infrastruktur.

Motionärerna föreslår även en ökning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med totalt 50 miljoner kronor. Motionärerna anslår i detta 18 miljoner kronor för att motverka ett borttagande av fjärrzonsrabatten och 17 miljoner kronor för att återinföra nettomodellen för sjöfarten. Enligt förslaget utökas även miljörabatterna inom sjöfarten med 15 miljoner kronor.

Motionärerna avvisar också regeringens satsning på internationell tågtrafik och föreslår därför en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 5 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* med 2 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 8 miljoner kronor, vilket också förs fram av Roland Utbult m.fl. (KD) i kommittémotion 2020/21:3144 yrkande 12 med förslag om en bibehållen infrastruktur för kontanter och av Camilla Brodin m.fl. (KD) i kommittémotion 2020/21:3499 yrkande 6 om behovet av grundläggande betallösningar. Motionärerna pekar på att det på små orter även behövs betallösningar som innefattar tillgång till kontanter och att både insättnings- och uttagsmöjligheter av kontanter är viktiga för privatpersoner, föreningar och företag. Motionärerna anför vidare att regeringen utifrån sänkta ambitioner har reducerat anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* inom utgiftsområde 22 och att PTS till följd av nedskärningarna har tvingats konstatera att infrastrukturen för kontanter är sårbar. Motionärerna vill i stället upprätthålla ambitionen om en bibehållen infrastruktur för kontanter och framhåller att det är en viktig fråga för det civila samhället.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår vidare i kommittémotion 2020/21:2809 att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 600 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår slutligen en minskning av anslaget 2:7 *Digital förvaltning* med 57 miljoner kronor.

Sammantaget föreslår motionärerna en minskning av anslagen för 2021 med totalt 496 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Budgetpropositionen för 2021 bygger på en politisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet.

Regeringens förslag till anslag för 2021 innebär att sammanlagt ca 73 916 miljoner kronor anvisas för utgiftsområde 22, varav 71 558 miljoner kronor till transportpolitiken och 2 358 miljoner kronor till politiken för informations-samhället.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 22 oktober 2020 ställde sig trafikutskottet bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yttr. 2020/21:TU1y). Moderaterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Kristdemokraterna lämnade avvikande meningar.

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

Utveckling av statens transportinfrastruktur

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

Riksdagen har beslutat om en långsiktig ekonomisk ram på 622,5 miljarder kronor för perioden 2018–2029, varav 125 miljarder kronor anvisas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Detta är en kraftigt ökad ram i förhållande till tidigare riksdagsbeslut. Anslaget för utveckling av transportsystemet ökade härmed med hela 20 procent eller 56 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod. Utöver planeringsramen tillkommer även medel från trängsel-skatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt ca 90 miljarder kronor. Som framgår av skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 ska sammanlagt 35,4 miljarder kronor under planperioden användas till trimnings- och miljöåtgärder, varav 9,6 miljarder kronor till miljöåtgärder. Till större infrastrukturinvesteringar på över 100 miljoner kronor, s.k. namngivna investeringar, fördelar regeringen enligt skrivelsen 193,2 miljarder kronor under planperioden. De namngivna investeringarna finansieras även med medel från bl.a. trängselskatt och infrastrukturavgifter samt medfinansiering från i första hand kommuner och regioner. Sammantaget innebär detta att satsningar på en historiskt hög nivå kommer att kunna genomföras under den innevarande planperioden för att komma till rätta med de stora behov som finns inom transportsektorn.

Utskottet vill här även påminna om att regeringen den 25 juni 2020 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för en ny planperiod och att detta redovisades till Infrastrukturdepartementet den 30 oktober 2020. Trafikverket har även remitterat redovisningen till berörda remissinstanser som ska yttra sig till Infrastrukturdepartementet senast den 29 januari 2021. Syftet är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 respektive 2022–2037.

I budgetpropositionen för 2021 anför regeringen att fokus i återhämtningen med anledning av den akuta krisen till följd av covid-19-pandemin kommer att vara omfattande investeringar i grön omställning, välfärd och jobb i hela landet. Regeringen pekar på att investeringar och underhåll i transportinfrastrukturen även bidrar till att främja en ökad sysselsättning. Utskottet välkomnar denna inriktning.

Stadsmiljöavtal

Med anledning av motionsförslagen om att minska medlen för stadsmiljöavtal samt förslaget om att införa ett nytt anslag för hållbara, jämlika och transporteffektiva städer vill utskottet påminna om att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och regioner att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att nå miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet innebär möjligheter för kommuner och regioner att få upp till 50 procent i statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik. Kommunerna och regionerna som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

Utskottet vill vidare peka på att även cykelåtgärder sedan 2017 omfattas av stadsmiljöavtalen och att regeringen i april 2019 beslutade att bredda stadsmiljöavtalen till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar, vilket utskottet välkomnade i betänkande 2019/20:TU7.

Utskottet påminner även om att stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029, och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden. För att ytterligare stimulera utvecklingen av hållbara stadsmiljöer och ta ett helhetsgrepp på urbana transporter har regeringen utvidgat möjligheten att använda stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med cykel i urban miljö. Bidraget till urbana godstransporter får uppgå till maximalt 1,2 miljarder kronor under planperioden. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan anger regeringen också att den under mandatperioden avser att utveckla och effektivisera stadsmiljöavtalen i syfte att ytterligare främja alternativ till bil i städerna.

Utskottet vill liksom tidigare peka på att satsningen på stadsmiljöavtal innebär att större fokus kan läggas på arbetet med hållbara stadsmiljöer och på att möjliggöra ökade investeringar i anläggningar för kollektivtrafiken såväl lokalt som regionalt samt i anläggningar för nya transportlösningar (bet. 2019/20:TU1).

Elektrifiering inom transportområdet

Regeringen framhåller i budgetpropositionen att elektrifiering är en av de viktigaste åtgärderna för transportsystemets omställning till fossilfrihet och påminner om att en elektrifieringskommission ska tillsättas för att bl.a. påskynda arbetet med att elektrifiera de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Enligt regeringen bör en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar tas fram. En stor del av landets godstransporter är regionala, och regeringen menar att elektrifiering av relativt korta regionala vägtransporter har stor potential att bidra till att uppnå miljö- och klimatmål. Regeringen föreslår därför inom utgiftsområde 21 Energi ett stöd till regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena i stor skala på kort tid.

Regeringens beslut om att inrätta en elektrifieringskommission med uppdrag att påskynda elektrifieringen av transportsektorn fattades sedermera den 14 oktober och löper fram till den 31 december 2022. Beslutet innebär att ett kansli för elektrifieringskommissionen inrättas inom Infrastrukturdepartementet. Elektrifieringskommissionen ska vara ett rådgivande organ för löpande utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för näringsliv, intresseorganisationer, forskningsinstitut, universitet och högskolor, kommuner och regioner m.fl. Det statsråd som har till uppgift att föredra ärenden om järnvägar, vägtrafik, sjöfart och luft ska vara ordförande i kommissionen. Regeringen understryker i budgetpropositionen att elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska även belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering. Utskottet ser positivt på att en elektrifieringskommission har inrättats liksom att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att planera för en utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet som leder till en halvering av utsläppen av växthusgaser från tung vägtrafik på dessa vägar. Uppdraget innebär att Trafikverket ska upprätta ett förslag till en plan för samhällsekonomiskt lönsam elektrifiering av delar av det statliga vägnätet fram till 2030 och med sikte på 2040. Det övergripande syftet är att kraftigt minska utsläppen från vägtrafik för att klimatmålen ska kunna nås. Ett antagande är att detta innebär elektrifiering av sammantaget 3 000 kilometer, varav 2 000 kilometer av de mest trafikerade stråken längs det statliga vägnätet till 2030. De resterande 1 000 kilometrerna ska elektrifieras till 2035. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 februari 2021. Vidare får Trafikverket i uppdrag att analysera behovet av laddinfrastruktur för snabbaddning av tunga fordon längs större vägar, och en redovisning ska göras till Regeringskansliet senast den 1 februari 2021. Uppdraget innebär att Trafikverket ska bedöma hur laddinfrastruktur för

snabbladdning av tunga fordon längs större vägar, inklusive utbud och efterfrågan, förväntas utvecklas. Myndigheten ska även analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser en utbyggnad är förknippad med samt möjliga affärsmodeller. Eventuella åtgärder som kan främja en samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad ska också analyseras.

Regeringen ger även i uppdrag till en särskild utredare att analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av elvägar kan finansieras. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 1 september 2021.

Utskottet är positivt till ovannämnda utredningsinsatser som regeringen tagit initiativ till för att fortsätta att främja elektrifieringen inom transportsystemet och välkomnar regeringens förslag i budgetpropositionen om att avsätta 500 miljoner kronor 2021 och 550 miljoner kronor 2022 för elektrifiering av tunga transporter regionalt.

Näringslivspotter till stöd för väg- och järnvägsanslutningar till industrier

När det gäller motionsförslaget om att införa näringslivspotter till stöd för väg- och järnvägsanslutningar till industrier kan påminnas om att trafikutskottet tidigare har behandlat frågan om marknadspott, senast 2020 (bet. 2019/20:TU7). Utskottet vill liksom då påminna om att en utgångspunkt för det planeringssystem som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) för åtgärder i trafikens infrastruktur är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom propositionen infördes ett system med rullande planering där de långsiktiga åtgärdsplanerna följs upp genom årliga beslut om vilka projekt som kan byggstartas under de närmast följande tre åren. Införandet av ett system med årliga beslut syftar bl.a. till att ge regeringen möjlighet att inom budgetlagens ramar genomföra omprioriteringar och särskilda satsningar. På detta sätt ska regeringen bättre kunna bemöta oförutsedda händelser. Samtidigt betonades det i propositionen att de faktiska besluten om byggstart även fortsättningsvis bör fattas av Trafikverket i syfte att behålla tillräckligt stor flexibilitet. Myndigheten får följaktligen själv avgöra vilka projekt ur gruppen i regeringens beslut som avser de tre närmast följande åren som ska byggstartas under det närmaste året. Utskottet vill även peka på att regeringen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2016/17:21) understryker betydelsen av att skapa ett robust och hållbart transportsystem och att ett sådant transportsystem på ett bra sätt ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Utskottet delar fortfarande denna uppfattning och påminner om att det framgår av regeringens beslut att fastställa den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 att Trafikverket ska fördela 1,2 miljarder kronor inom ramen för trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kan användas till åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets fortsatta funktionalitet och tillgänglighet. Utskottet vill också understryka att underhållet ska bidra till att anläggningen är robust och kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet. Utskottet påminner om att riksdagen i samband med behandlingen av den senaste infrastrukturpropositionen beslutade att öka den ekonomiska ramen för vidmakthållande av vägar och järnvägar under perioden 2018–2029 med ca 50 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod. Detta innebar en mycket angelägen ambitionshöjning på området.

Regeringen understryker att transportinfrastrukturen har stor betydelse för bl.a. näringsliv, tillväxt, bostadsförsörjning och regional utveckling i hela landet och att tillgänglighet genom ett robust, användbart, tillförlitligt och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för att människor och näringsliv ska kunna leva och verka i hela landet. Regeringen pekar vidare på att vägnätet ofta är avgörande för tillgängligheten på landsbygden. För att bidra till möjligheterna att leva och verka på landsbygden föreslår regeringen att extra medel ska tillföras för underhållet av väg, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Förslaget innebär att 500 miljoner kronor avsätts årligen under 2021–2023. Regeringen pekar vidare på att järnvägen binder ihop Sverige. För att stärka järnvägens tillförlitlighet och möjligheterna till klimatsmarta transporter av både gods och människor föreslår regeringen att det tillförs ytterligare medel även för järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor årligen 2021–2023. Utskottet välkomnar dessa angelägna satsningar.

Under 2018 infördes en miljökompensation till godsoperatörer på järnväg för att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Syftet med en miljökompensation var att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Med anledning av coronaviruset fattade riksdagen i juni 2020 beslut om en extra ändringsbudget där bl.a. 200 miljoner kronor tillförs för en miljökompensation för 2020 (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). I budgetpropositionen pekar regeringen på att arbetet med att genomföra den nationella godstransportstrategin fortsätter och att en större andel av godset behöver transporteras på järnväg och med sjöfart. Utskottet delar denna syn och välkomnar därför regeringens förslag om att förlänga och vidareutveckla miljökompensationen för godstransporter på järnväg för att stimulera transporter med järnväg. Enligt regeringen är ambitionen att ett fortsatt stöd ska effektiviseras för att ytterligare öka miljöstyrningen och träffsäkerheten.

Utskottet vill understryka att ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem och konstaterar att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden. Utskottet ser positivt på detta då det innebär en ökning av medlen för vidmakthållande av järnväg med 47 procent, motsvarande 40 miljarder kronor, jämfört med föregående planperiod. Av

dessa medel ska 1,2 miljarder kronor användas till forskning och innovation. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter, vilka beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden.

Utskottet vill i likhet med tidigare peka på att regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet konstaterar därmed att möjligheterna att vidta mer genomgripande åtgärder när det gäller banavgifter är begränsade av att banavgiftsuttaget utgår från gällande EU-lagstiftning.

När det gäller frågan om förstärkningar av kontaktledningssystemet konstaterar utskottet att kontaktledningarna i järnvägssystemet är olycksdrabbade. Trafikverket uppger att vanliga fel är träd eller grenar över ledningarna, snö som tynger ned träd, fåglar som kortsluter mellan ledningar och jordade anläggningsdelar, fel orsakade av trafikutöware m.m. Av uppgifter från Trafikverket framgår att det inträffar omkring 400 tågstörningar i kontaktledningar per år, en siffra som varit stabil sedan 70-talet. Men antalet förseningstimmar blir större parallellt med den ökande tågtrafiken som gör att fler tåg kan drabbas av kontaktledningsfel. Trafikverket uppger även att verket jobbar aktivt för att minska antalet kontaktledningsfel genom bl.a. besiktningar både via mätvagnar och via entreprenörer i fält. Trafikverket uppger vidare att problemen med trasiga strömvagtagare har minskat tack vare samarbete med järnvägsföretagen. Trafikverket har också placerat ett tiotal kameror runt om i landet för att övervaka strömvagtagare. Dessa fotograferar förbipasserande tågs strömvagtagare, och sedan analyseras bilden för att ta reda på om strömvagtagaren är skadad. Utskottet ser positivt på det arbete som pågår. Utskottet välkomnar även vad som anges i budgetpropositionen om att verksamhetsvolymen för underhåll av järnvägar ökade under 2019 och att det framför allt är andelen reinvesteringar i anläggningen som har ökat. Som exempel på vidtagna åtgärder pekar regeringen på renovering av kontaktledningar, spårbyten och byte av växlar.

När det gäller vidmakthållande av vägar vill utskottet peka på att den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg, uppgår till 164 miljarder kronor under planperioden 2018–2029, varav 2,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 16,3 miljarder kronor användas till bärighetsåtgärder, vilket bl.a. inkluderar åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till BK4, åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt samt åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat. Regeringen bibehåller nivån på bidraget för drift av enskild väg under planperioden, vilket motsvarar 13,4 miljarder kronor.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen att bärighetsåtgärder har vidtagits för att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten, och att 96 procent av de statliga vägarna håller de högsta bärighetsklasserna BK1 och BK4. På dessa vägar utförs mer än 99 procent av trafikarbetet. Utskottet konstaterar att delar av vägnätet fortsatte att byggas ut för BK4 under 2019 för att möta näringslivets önskan att kunna använda tyngre fordon samt att det under året öppnades ca 8 100 kilometer vägar för BK4.

När det gäller frågan om eftersök av vilt anför regeringen i budgetpropositionen att utvecklingen av antalet viltolyckor har varit negativ trots riktade åtgärder. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att anslaget 1:2 får användas till ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta. Utskottet välkomnar även infrastrukturministerns uttalande i mars 2020 i ett frågesvar (fr. 2019/20:1025) att Trafikverket arbetar med kunskapsuppbyggnad, forskning och samverkan för att kunna vidta rätt åtgärder för att minska viltolyckorna och att statsrådet kommer att fortsätta att följa detta arbete.

Mot bakgrund av motionsförslaget om kulturskyltning påminner utskottet om att det senast våren 2020 behandlade motioner om bl.a. skyltning (bet. 2019/20:TU11). Utskottet påminde då om att infrastrukturministern i ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:383) i mars 2019 underströk att åtgärder som underlättar för företagande och entreprenörskap och bidrar till ökad sysselsättning är en högst prioriterad fråga för regeringen. I svaret uttalades vidare att man från regeringens sida är införstådd med att näringsidkare är beroende av att kunna marknadsföra sin verksamhet på olika sätt, men att detta inte får göras på ett sätt som äventyrar trafiksäkerheten. Utskottet framhöll att det av hänsyn till trafiksäkerheten är viktigt att vara restriktiv med skyltning utmed större allmänna vägar. Utskottet anförde vidare att det delar statsrådets bedömning att trafiksäkerheten är och ska vara överordnad enskilda näringsidkares behov av marknadsföring utmed de allmänna vägarna. Utskottet är fortfarande av samma uppfattning.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att riksdagen i juni 2020 med anledning av coronaviruset beslutade om en ändringsbudget som innebär en ökning av ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer med 4 020 miljoner kronor för 2020 (prop. 2019/20:167, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:299). Beslutet innebär att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökades med sammanlagt 1 020 miljoner kronor för 2020. Finansutskottet pekade i sitt betänkande på att järnvägstrafiken har reducerats, vilket har medfört att Trafikverkets intäkter från banavgifter beräknas minska. Trafikverket har vidare identifierat ett antal planerade projekt som har fördröjats. Finansutskottet pekade också på att den minskade järnvägstrafiken samtidigt har skapat möjligheter att på ett kostnadseffektivt sätt få tillgång till järnvägsanläggningen för utökade underhållsåtgärder. Finansutskottet bedömde även att det finns förutsättningar för att öka vägunderhållet. Beslutet

innefattade därmed att det tillfördes 720 miljoner kronor för järnvägsunderhåll och 300 miljoner kronor för vägunderhåll för 2020.

ERTMS

Mot bakgrund av motionsförslaget om signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) vill utskottet påminna om att detta är ett EU-gemensamt signalsystem för Europa och att medlemsländerna enligt EU:s förordning om transeuropeiska transportnät (TEN-T) ska ha infört ERTMS på stommätet för järnväg senast 2030. Till Trafikverkets uppgifter hör att driva genomförandet av detta i Sverige. Utskottet har tidigare behandlat motioner om ERTMS, senast våren 2020 (bet. 2019/20:TU15). Utskottet pekade då på att Trafikverket har uppgett att man inte har någon möjlighet att gå in med finansiering av ombordsystem eftersom det inte har anslagits några medel till detta. Det finns dock möjlighet att söka EU-bidrag, och Trafikverket administrerar ansökningar från svenska järnvägsföretag. Enligt ERTMS-programmets årsrapport för 2019 fick 716 fordon bidrag för ERTMS-anpassning av ombordsystem under året. När det gäller serieinstallationer varierar beviljat stöd mellan 25 och 50 procent av kostnaden, och beviljat stöd för pilotinstallationer varierar mellan 15 och 40 procent.

Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund positivt att det ges ett tillskott för att utveckla ERTMS och att utbetalningarna från Europeiska kommissionen via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) 2019 uppgick till 114 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling, varav de största utbetalningarna, på 38 miljoner kronor, avsåg ERTMS.

Internationell tågtrafik

Utskottet vill framhålla vikten av åtgärder för att på olika sätt främja resenärernas möjlighet att välja klimatsmarta transportmedel och därmed ett mer hållbart resande såväl nationellt som internationellt. Utskottet ser därmed positivt på det uppdrag som regeringen tidigare gett Trafikverket att utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer. I uppdraget ingick bl.a. att lämna förslag på vilken trafik som bör upphandlas, redovisa en tidsplan för genomförandet och göra en bedömning av kostnaderna för staten. Vidare ingick att utreda andra möjligheter att underlätta etableringen av nattågstrafik till utlandet och hur staten kan bidra till att den upphandlade trafiken så snart som möjligt kan ersättas av trafik som bedrivs på kommersiell grund. I uppdraget som redovisades till regeringen i april 2020 pekar Trafikverket ut sträckningen Malmö–Köln–Bryssel som mest lämplig för att gå vidare med en eventuell upphandling av nattågstrafik till den europeiska kontinenten. Sträckan har enligt Trafikverket bra trafikmässiga förutsättningar, ger möjlighet till relevanta avgångs- och ankomsttider och öppnar för vidare förbindelser till andra delar av Europa. En förutsättning för trafiken är bl.a. att nödvändiga överenskommelser med berörda länder kan ingås. Trafikverket bedömer att

trafik på sträckan Malmö–Köln–Bryssel som tidigast skulle kunna vara igång om två till tre år. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen om att anslå 5 miljoner kronor för 2021 för arbetet med att förbereda upphandling av internationell tågtrafik till Europa.

Kollektivt resande

Kollektivtrafiken erbjuder ett klimatsmart sätt att resa. Mot bakgrund av att ambitionen är att resandet med kollektivtrafik ska öka anser utskottet i likhet med regeringen att det är bekymrande att spridningen av det nya coronaviruset har påverkat kollektivtrafiken negativt.

Utskottet vill därför påminna om att riksdagen i juni 2020 beslutade om en ändringsbudget och ett tillfälligt bidrag till regionala kollektivtrafikmyndigheter för att mildra effekterna av minskat resande med anledning av den pågående pandemin (prop. 2019/20:167, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:366). Beslutet om att införa ett nytt tillfälligt bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik innebär att ett nytt anslag, 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*, uppfördes på statens budget och har tilldelats 3 miljarder kronor för 2020.

Utskottet anser i likhet med vad regeringen framför i budgetpropositionen att det finns ett fortsatt behov av stöd för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning. Utskottet ser därför positivt på att regeringen föreslår att anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* ökas med 2 miljarder kronor 2021. Utskottet delar samtidigt den bedömning som regeringen ger uttryck för i budgetpropositionen att de insatser som vidtagits med anledning av pandemin har kunnat möta flera akuta behov som uppstått men att ytterligare insatser kommer att krävas för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Cykling och cykelinfrastruktur

När det gäller motionsförslagen om att främja cykling vill utskottet påminna om att regeringen i april 2017 beslutade om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling som ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategin ska bl.a. fungera som en plattform för ett fortsatt gemensamt arbete inom området. I anslutning till arbetet med cykelstrategin har regeringen fattat beslut om ett antal uppdrag för en ökad och säker cykling. Utskottet vill i likhet med vad som anges i den nationella cykelstrategin framhålla att cykeln ska vara ett attraktivt transportsätt, att det är viktigt att cykelvägnätet hänger samman både lokalt och regionalt samt att cykelvägnätet behöver utformas så att det blir både attraktivt och trafiksäkert med god framkomlighet. Cykelvägnätet ska även vara tillgängligt och lätt att använda för olika grupper av medborgare.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att den nationella planen för transportinfrastrukturen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna. Inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisternas säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering. Satsningarna i den nationella planen innebär att Trafikverket kan vidta åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Utskottet ser med tillfredsställelse på detta.

Utskottet vill även påminna om att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och regioner att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har numera integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Utskottet vill i likhet med regeringen framhålla att andelen som reser med cykel ska öka och välkomnar därmed de satsningar som regeringen föreslår för att stimulera åtgärder som leder till ökad och säker cykling, bl.a. i statlig cykelinfrastruktur och i samverkan med civilsamhället. Utskottet välkomnar också förslagen om en tillfällig förstärkning av stadsmiljöavtalen med särskilt fokus på cykling då detta ger möjlighet för kommuner och regioner att söka statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Utskottet anser att det är viktigt med fortsatta och långsiktiga åtgärder som bidrar till ett ökat resande med klimatsmarta transportmedel som cykel och kollektivtrafik.

Övervakning av internationell tung trafik och kontrollplatser

Utskottet har återkommande behandlat frågor som rör förbättrade kontroller av yrkestrafik på väg och bl.a. frågan om att införa ett elektroniskt system likt det tyska LKW-Mautsystemet, senast hösten 2019 (bet. 2019/20:TU1). Utskottet framhöll då att det är angeläget att hitta en modell där samtliga som trafikerar svenska vägar är med och betalar och att det samtidigt säkerställs att lagar och regler efterföljs. Utskottet underströk samtidigt vikten av att beakta att länder skiljer sig åt och att Sverige är ett land med långa avstånd i norra Europas utkant och att svensk konkurrenskraft är beroende av effektiva transporter.

Utskottet vill i detta sammanhang även peka på att regeringen i juni 2018 presenterade en nationell godstransportstrategi där det identifieras ett antal områden där det behövs åtgärder för att skapa ett effektivt, kapacitetsstarkt och hållbart godstransportsystem. Utskottet vill i likhet med vad regeringen anger i strategin framhålla att sund konkurrens, ordning och reda och sjysta villkor är viktigt inom alla trafikslag och att arbetet med dessa frågor behöver stärkas

särskilt när det gäller godstransporter på väg och att kontrollerna på vägtransportområdet kan förbättras och effektiviseras.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen i augusti 2019 beslutade att ge en särskild utredare i uppgift att se över hur kontrollen av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder (dir. 2019:51). I uppdraget till utredaren ingår bl.a. att göra en internationell utblick över hur kontrollen av yrkestrafik på väg har utformats för att regler ska följas bättre. När det gäller åtgärder för att stärka kontrollverksamheten och ytterligare förbättra hur regler följs kan detta enligt direktiven t.ex. ske genom effektiv användning av tekniska möjligheter. Översynen ska enligt direktiven redovisas till regeringen senast den 1 mars 2021. Utskottet ser fram emot att få ta del av resultatet av utredningen.

När det gäller behovet av fler kontrollplatser vill utskottet peka på att Polismyndigheten i enlighet med sitt regleringsbrev ska vidareutveckla arbetet med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras. Utskottet noterar här den redovisning som Polismyndigheten lämnar i årsredovisningen för 2019 om att myndigheten tillsammans med Trafikverket genomförde en omfattande inventering av landets trafikkontrollplatser under 2017–2019. Utskottet ser med tillfredsställelse på att inventeringen har resulterat i att Trafikverket nu har påbörjat en upprustning av 20 prioriterade kontrollplatser så att dessa kvalitativt uppnår de tekniska krav som ställs i EU-direktiv och i Transportstyrelsens föreskrifter.

Sjöfart

Utskottet konstaterar inledningsvis att Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter. Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har enligt budgetpropositionen under de senaste åren påverkats negativt, vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit låga i förhållande till kostnaderna. Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket tillämpa en reviderad avgiftsmodell bl.a. med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. Det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas enligt regeringen bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans.

I budgetpropositionen pekar regeringen samtidigt på att Sjöfartsverket under inledningen av 2020 drabbades hårt ekonomiskt till följd av fallande avgiftsintäkter på grund av minskande fartygstrafik som en effekt av den pågående pandemin. Regeringen påminner om att riksdagen med anledning av coronaviruset därför i juni 2020 beslutade om en extra ändringsbudget bl.a. med ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor till Sjöfartsverket (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Utskottet delar

regeringens bedömning att effekterna framåt av den pågående pandemin kommer att vara påtagliga och att osäkerheten om utvecklingen framåt är stor.

Utskottet delar vidare regeringens bedömning att det inte är rimligt att ställa krav på vare sig räntabilitet eller soliditet under perioden 2021–2024 för Sjöfartsverket och att myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen. Enligt regeringens bedömning kommer det sannolikt inte att vara möjligt att återgå till nuvarande ekonomiska mål förrän tidigast 2024. Utskottet noterar att med anledning av förslaget om att tillfälligt inte ställa krav på räntabilitet eller soliditet kommer inte heller utdelningskravet att tillämpas under motsvarande period.

Sjöfartsverkets investeringar har tidigare till övervägande del finansierats med egna medel, men sedan några år tillbaka finansieras farledsprojekt upptagna i den nationella planen via bidrag från Trafikverket. I skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 anges att regeringen ser behov av att utveckla godstransportssystemet. Genom satsningar i den nationella planen, tillsammans med regeringens nationella godstransportstrategi, skapas enligt skrivelsen förutsättningar för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter. Fokus ligger på lösningar som effektiviserar nyttjandet av godstransporter, i synnerhet sådana som tar till vara sjöfartens och järnvägens kapacitet, liksom innovation för att skapa framtidens moderna godstransportsystem. I den nationella planen lägger regeringen fram förslag som bl.a. bidrar till en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. För att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning bedömer regeringen i skrivelsen att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka. Utskottet delar denna uppfattning och ser därför positivt på att investeringarna i sjöfartsobjekt i den nationella planen flerdubblas jämfört med föregående plan. Utskottet konstaterar även att medel avsätts för bl.a. farledsfördjupningar och förbättringar av farleder i vilket ingår att kapaciteten i farleden till Luleå utökas.

När det gäller statens isbrytare är det Sjöfartsverket som förvaltar och ansvarar för denna verksamhet. Sjöfartsverket har gjort bedömningen att om verket även fortsättningsvis ska kunna utföra sitt uppdrag att tillhandahålla effektiva och pålitliga isbrytjänster bör en förnyelseprocess av de tre isbrytarna i Atleklassen påbörjas. Utskottet vill i sammanhanget framhålla vad infrastrukturminister Tomas Eneroth anförde i en interpellation den 3 mars 2020 om behovet av nya isbrytare (ip. 2019/20:335). Statsrådet pekade på att den svenska isbrytarflottan är ålderstigen och på att Sjöfartsverket står inför behov av att investera i flottan de kommande åren för att säkerställa att handelssjöfarten kan trafikera samtliga svenska farvatten under hela året. Infrastrukturministern pekade vidare på det arbete som Sjöfartsverket har inlett för att ta fram en prototyp för en ny isbrytare samt på att regeringen gett Sjöfartsverket i uppdrag att återkomma med de närmare tekniska och finansiella förutsättningarna för att fortsätta med denna förnyelseprocess. Utskottet välkomnar infrastrukturministerns uttalande om att han efter att

Sjöfartsverket har redovisat detta är beredd att verka för att myndigheten ska ges förutsättningar att kunna fortsätta med denna förnyelseprocess.

Vid ovannämnda interpellationsdebatt framhöll infrastrukturministern även regeringens ambition att få till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och att regeringen vill se fler svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Infrastrukturministern pekade på att flera åtgärder som kan stärka sjöfarten har initierats och att Trafikverket inom ramen för regeringens nationella godstransportstrategi har tillsatt en nationell samordnare som ska jobba för en ökad inrikes sjöfart och närsjöfart. Den nationella samordnaren ska bl.a. analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Samordnaren lämnade i december 2019 en rapport (TRV 2018/93261) med förslag om hur vidare analys och kartläggning kan ske. Den fördjupade kartläggningen och analysen kommer att ingå i det fortsatta arbetet inom ramen för Trafikverkets regeringsuppdrag som nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som löper fram till 2024.

När det gäller frågan om sjöfartsstöd vill utskottet påminna om att det i samband med att tonnagebeskattningssystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning av anslaget för sjöfartsstöd (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). I praktiken innebär detta att efter att förordningsändringen trätt i kraft får en arbetsgivare tillbaka 99 procent – i stället för 100 procent – av skatteavdrag och sociala avgifter. Utskottet kan konstatera att Trafikanalys har regeringens uppdrag att genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.

Utskottet vill även påminna om att regeringen den 17 juli 2020 beslutade om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd för att stödja sjöfartsbranschen i det svåra ekonomiska läge som uppstått till följd av coronapandemin liksom att regeringen även tidigare under året beslutade om regellättnader för sjöfarten med anledning av covid-19. Det tillfälligt anpassade sjöfartsstödet, som godkänts av EU-kommissionen, innebär att ersättning kan ges även för fartyg som tagits ur trafik på grund av coronavirusets spridning. Anpassningen gäller retroaktivt från den 13 mars och som längst t.o.m. utgången av 2020, och berörda rederier kan ansöka om stödet hos Delegationen för sjöfartsstöd på Trafikverket.

När det gäller nykterhetsåtgärder i hamnar kopplat till infrastrukturen kring alkobommar vill utskottet framhålla att dessa är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de gör det möjligt att kontrollera och stoppa rattfylleri. Utskottet anser att alkobommar är den viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige. Utskottet vill därför påminna om det arbete som inletts för att införa anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar och att Trafikverket har fått ett sådant uppdrag som ska slutredovisas till regeringen senast den 31 december 2020.

Regeringen har även anslagit 78 miljoner kronor till Trafikverket för 2018–2020 för att införa alkobommar i svenska hamnar. Utskottet välkomnar även vad infrastrukturminister Tomas Eneroth i januari 2020 framhöll i svaret på en skriftlig fråga (fr. 2019/20:749) om att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen och att ett införande av anläggningar för nykterhetskontroll kommer att vara ett viktigt komplement till Polismyndighetens alkoholutandningsprov och bidra till att minska antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Infrastrukturministern underströk även att han förväntar sig att regeringens beslut att ge Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll nu leder till att alla hamnägare på ett konstruktivt sätt bidrar till att anläggningar för nykterhetskontroller integreras i hamnarna överallt där det behövs så att trafiksäkerheten höjs samtidigt som hamnarnas konkurrenskraft främjas. Utskottet delar denna uppfattning och vill i likhet med vad det tidigare har framfört framhålla vikten av konkurrensneutralitet och av att inte snedvrیدا hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med det stegvisa införandet.

Luftfart

Regeringen beslutade i januari 2017 om en flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. I strategin anges bl.a. att förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras samtidigt som dess miljö- och klimatpåverkan ska minska.

Utskottet kan konstatera att det nuvarande driftsstödet till icke-statliga flygplatser består av två delar, ett stöd till icke-statliga flygplatser med upphandlad trafik och ett stöd till icke-statliga flygplatser utan upphandlad trafik. När det gäller frågan om stöd till regionala flygplatser och att hitta en långsiktig lösning för Sveriges icke-statliga flygplatser pekade infrastrukturminister Tomas Eneroth i ett svar på en interpellation den 3 mars 2020 (ip. 2019/20:331) på detta statliga driftsstöd till icke-statliga regionala flygplatser och att det finns sedan lång tid tillbaka. Ministern framhöll även att flyget har en viktig roll i transportsystemet när det gäller resor och transporter över långa avstånd, men samtidigt har det en betydande miljö- och klimatpåverkan som ska minska. Utskottet delar denna uppfattning.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om det uppdrag som Trafikverket fick av regeringen i december 2019 och som bestod i att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna för att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. I uppdraget ingick att bedöma det nuvarande systemets effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet samt ge förslag till förändringar. I den översyn som redovisades till departementet i juni 2020 framförde Trafikverket att de nuvarande tio flygplatserna bör utökas med ytterligare minst nio flygplatser. Trafikverket föreslår därför att utöver de nuvarande flygplatserna Gällivare, Luleå, Umeå, Åre-Östersund, Sundsvall-Timrå, Arlanda, Landvetter, Visby, Ronneby och Malmö ska även ytterligare flygplatser läggas

in i ett nytt system. Dessa är Jönköping, Karlstad, Kiruna, Linköping, Lycksele, Mora, Skavsta, Uppsala och Örebro. Trafikverket pekar på att den bemanning som beredskapsflygplatserna får ersättning för i dag är för liten för att säkra tillgängligheten, och myndigheten föreslår därför en ersättning som möjliggör utökad bemanning, differentiering utifrån snömängd och högre schablonlön för personal i beredskap. Trafikverkets rapport bereds nu inom Regeringskansliet.

I en skrivelse som överlämnades till riksdagen i mars 2020 redovisar regeringen att det pågår ett internt arbete inom Regeringskansliet med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna i enlighet med den nationella flygstrategin, och att detta arbete fortsatte under 2019 för att ligga till grund för ett tydliggörande av statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser (skr. 2019/20:75). Översynens övergripande utgångspunkter är de transportpolitiska målen, och översynen omfattar de stöd som staten i dag bidrar med till icke-statliga flygplatser och den statligt upphandlade flygtrafiken. Regeringen redovisar att arbetet har försenats och att inriktningen är att översynen ska vara klar under 2020.

Utskottet vill avslutningsvis påminna om att riksdagen med anledning av utbrottet av covid-19 i juni 2020 beslutade om en extra ändringsbudget där anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* tillfördes 100 miljoner kronor och Luftfartsverket tillfördes 900 miljoner kronor för att täcka intäktsbortfall (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

På motsvarande vis som för Sjöfartsverket bedömer regeringen att det inte är rimligt mot bakgrund av nuvarande pandemi att ställa krav på räntabilitet och soliditet eller utdelning för Luftfartsverket 2021–2024. Utskottet har inga invändningar mot detta.

Vissa säkerhetsfrågor inom transportområdet

I budgetpropositionen framhåller regeringen att en grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Funktionaliteten ska även bidra till att stärka förmågan att hantera svåra påfrestningar i fredstid. Eftersom det kommer att krävas stora investeringar för att möjliggöra både anpassning av existerande infrastruktur och nybyggnationer för att öka robustheten inför och vid höjd beredskap föreslår regeringen att myndigheterna tilldelas medel för att kunna fullfölja sina åtaganden med uppbyggnaden av det civila försvaret. Regeringen överlämnade därefter den 14 oktober 2020 propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) till riksdagen. I propositionen behandlas bl.a. det civila försvaret och frågor om att säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna; bl.a. transporter och transportsystemet tas upp. I propositionen framhålls att Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, som är bevakningsansvariga myndigheter inom transportområdet, påtalar att det finns behov av förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet

och säkra kommunikationssystem som bygger på nationellt samordnade lösningar. I detta ingår bl.a. behov av att förstärka skyddet av trafikledningscentraler och andra viktiga anläggningar. Grundläggande förutsättningar för de fyra transportmyndigheternas möjligheter att utveckla det civila försvaret är åtgärder för organisatorisk uppbyggnad och säkerställande av en robust it-infrastruktur. Förslagen i regeringens proposition innebär att medel tillförs myndigheterna för att påbörja det arbete som beskrivs ovan, vilket utskottet välkomnar.

Trafikutskottet har behandlat frågor om vissa säkerhetsaspekter på järnvägsområdet tidigare, senast tidigare i år i betänkande 2019/20:TU15 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor. Utskottet framhöll då bl.a. att frågor om åtgärder för att förstärka säkerheten och skyddet på järnväg och stationer är av stor betydelse. Utskottet välkomnade vidare vad statsrådet Tomas Eneroth uttalade i ett svar på en skriftlig fråga den 19 februari 2019 (fr. 2018/19:195) om att regeringen anser att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur och att det är angeläget att stärka ett aktivt säkerhetsarbete i transportsystemet.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) som har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete. Inom JBS samverkar säkerhetsansvariga parter för att lyfta fram och utveckla särskilda områden inom säkerhet. I de gemensamma insatserna för 2020 har en grupp med företrädare för de aktörer som samverkar inom JBS tagit fram förslag till insatser för att gemensamt stärka arbetet med säkerhet. Utskottet ser positivt på det säkerhetsfrämjande arbete som pågår.

När det gäller säkerhetshöjande åtgärder inom luftfarten kan utskottet konstatera att luftfartsskyddet och tillhörande regelverk i hög grad styrs av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 har det också tillkommit gemensamma bestämmelser inom EU. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Det gemensamma EU-regelverket återfinns i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998. Transportstyrelsen är den myndighet som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram (NASP). Myndigheten utövar även den registerkontroll som genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som exempelvis ska arbeta på en flygplats. I NASP finns samtliga styrande krav för luftfartsskyddet samlade. Programmet innehåller en informationsdel samt föreskrifterna i serien SEC som publiceras i Transportstyrelsens författningssamling. Verksamheter som omfattas av bestämmelserna i det nationella säkerhetsprogrammet är bl.a. flygplatser, svenska och utländska flygföretag, flygtrafiktjänst, fraktagerter, postföretag och cateringföretag. Utskottet vill även peka på att det framgår av regeringens flygstrategi som presenterades våren 2018 att Sverige bl.a. ska fortsätta att driva på det internationella flygsäkerhetsarbetet i EU. Utskottet välkomnar det arbete som pågår i fråga om säkerhet på flygplatser.

När det gäller åtgärder för att förbättra säkerheten inom transportområdet vill utskottet slutligen även påminna om att riksdagen i juni 2020 beslutade om ändringar som innebär att kravet på tillstånd för kameraövervakning togs bort på vissa platser som i kollektivtrafiken, på flygplatser och vid bevakning av vissa spårområden den 1 augusti 2020 (prop. 2019/20:109, bet. 2019/20:JuU36, rskr. 2019/20:322). Syftet med de nya reglerna är att det ska bli enklare att använda kameraövervakning som ett verktyg för att bekämpa brott, förhindra olyckor och upprätthålla ordningen.

Digitaliseringspolitik

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för digitaliseringspolitiken 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). Utskottet vill också påminna om att regeringen i maj 2017 fattade beslut om strategin För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi som innehåller fem delmål om digital kompetens, trygghet, innovation, ledning och infrastruktur. Strategin redovisades för riksdagen i skrivelse 2017/18:47 Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning. Strategin för digitaliseringspolitiken ska bidra till konkurrenskraft, full sysselsättning samt en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling och anger inriktningen för digitaliseringspolitiken där visionen är ett hållbart digitaliserat Sverige. Strategin bildar ett ramverk för att Sverige även i fortsättningen ska tillhöra de ledande länderna i digital konkurrenskraft. Utskottet ser positivt på detta.

Utbyggnad av bredband

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att skillnaderna minskar mellan tätort/småort och landsbygd när det gäller tillgång till bredband, men att det fortfarande är en ojämn fördelning av tillgången i landet. Nuvarande stödssystem för landsbygdsprogrammet och de tre nordliga regionalfondsprogrammen löper under perioden 2014–2020 och medför enligt regeringen ett fortsatt behov av att främja utbyggnaden i hela landet, inte minst genom stödmedel för att komplettera marknadens investeringar, samt behov av att även framgent verka för en god samverkan mellan de aktörer som har viktiga roller i utbyggnaden. Utskottet anser i likhet med regeringen att ett särskilt fokus behöver läggas på landets mer glest befolkade områden där människor bor och arbetar men där tillgång till snabbt bredband saknas. Enligt regeringen har Bredbandsforum och bredbandskoordinatorerna en viktig roll att spela i det sammanhanget. Regeringen anger som sin samlade bedömning att takten i bredbandsutbyggnaden är för låg, vilket även påverkar uppfyllelsen av det riksdagsbundna målet att Sverige ska ha bredband i världsklass.

Det är enligt utskottet angeläget att hela Sverige har tillgång till snabbt bredband och stabila mobila tjänster av god kvalitet, och utskottet instämmer

därför med regeringen i att det är nödvändigt med ökade statliga satsningar på bredbandsutbyggnad i de delar av landet där utbyggnaden inte kan ske på marknadsmässig grund. Utskottet välkomnar därmed förslaget i budgetpropositionen om att tillföra ytterligare medel till anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för bredbandsutbyggnad och det nationella stödsystem som PTS är förvaltande myndighet för och som beslutades om efter förslag i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Säkerhet och elektroniska kommunikationer

Utskottet kan konstatera att skyldigheterna för de verksamhetsutövare som bedriver säkerhetskänslig verksamhet har tydliggjorts och skärpts genom den nya säkerhetsskyddslagen (2018:585) liksom att PTS är en av de tillsynsmyndigheter som har fått ett utökat tillsynsansvar för elektronisk kommunikation och posttjänst. Utskottet ser positivt på vad regeringen redovisar om att PTS har genomfört ett antal robustethöjande åtgärder för att stärka förmågan inom området elektronisk kommunikation. Utskottet anser att PTS tillsyn på säkerhetsskyddsområdet är viktig för att öka säkerheten inom sektorerna elektronisk kommunikation och post och att det därför är positivt att regeringen under 2021 planerar att lämna förslag om kompletteringar till säkerhetsskyddslagen som innebär ett ännu starkare skydd för Sveriges säkerhet.

I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anför regeringen att PTS arbete med att stärka robustheten är av vikt, och regeringen bedömer att åtgärder behöver vidtas inom området för att stärka förmågan vid krisberedskap samt förmågan att klara höjd beredskap och då ytterst krig. Utskottet delar denna bedömning. Det handlar bl.a. om att säkerställa ytterligare redundans i de elektroniska kommunikationsnäten, skalskydd för vissa teknikutrymmen för kritisk infrastruktur, ökad autonomi i kommunikationsnäten samt tillgång till reservdelar och reservelkraft för att kunna upprätthålla förmågan under längre tid. Majoriteten av all trafik går i privata nätägares nät, vilket gör att det är viktigt att stärka dessa nät utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Regeringens bedömning är att insatser med statlig finansiering bör vidtas för att stärka robustheten i privata nätägares nät i syfte att uppnå en förmåga som går utöver den som krävs vid fredstida kris. Det rör sig t.ex. om förmåga till uthållighet under långvariga förlopp och att klara många samtidigt händelser som är geografiskt spridda över hela landet.

Utskottet delar den uppfattning som regeringen framför i budgetpropositionen att behovet av ytterligare satsningar på robusthet och säkerhet inom elektroniska kommunikationer är stort, särskilt i takt med den snabbt ökande digitaliseringen. Utskottet ser därmed positivt på de åtgärder regeringen vidtar inom området.

Förvaltningsgemensam digital infrastruktur

Utskottet påminner inledningsvis om att anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning* t.o.m. budgetåret 2020 redovisades inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I budgetpropositionen för 2021 föreslås att det inom utgiftsområde 22 inrättas två nya anslag, 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* och 2:7 *Digital förvaltning*, som delvis består av och ersätter det nyss nämnda anslaget.

Myndigheten för digital förvaltning (Digg) inrättades 2018 och har enligt förordningen (2018:357) om infrastruktur för säkra elektroniska försändelser i uppdrag att tillhandahålla en myndighetsgemensam infrastruktur för säkra elektroniska försändelser från myndigheter till enskilda. Detta uppdrag har tidigare legat hos Skatteverket. Digg har enligt myndighetens instruktion som huvudsakliga uppgifter att samordna och stödja den förvaltningsgemensamma digitaliseringen, att ansvara för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen, att bistå regeringen med underlag för utveckling av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen och att följa och analysera utvecklingen av densamma.

Utskottet noterar att Digg i årsredovisningen för 2019 påtalar att det finns stora förväntningar på myndigheten, som med begränsade resurser har fått prioritera hårt i uppgifterna under året. Myndigheten har bl.a. fokuserat resurser på att säkerställa leverans av förvaltningsgemensamma tjänster. Myndigheten har under året däremot inte kunnat arbeta med stöd och främjande inom t.ex. digitala investeringar eller användardriven utveckling.

Utskottet delar regeringens syn att ett säkert och effektivt informationsutbyte och delning av offentliga data är en grundläggande förutsättning för att säkra framtidens välfärd på lika villkor. Utskottet ser därför positivt på vad regeringen ger uttryck för i budgetpropositionen om att den vill se en snabbare utveckling av den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och därför omfördelar medel permanent från flera statliga myndigheter för att finansiera utveckling av förvaltningsgemensamma digitala lösningar.

Post

Regeringen pekar i budgetpropositionen på att postmarknaden fortsätter att genomgå genomgripande förändringar. Enligt regeringens bedömning behöver regleringen av den samhällsomfattande posttjänsten ses över då den sannolikt inte kommer att kunna vara självfinansierad inom en nära framtid. Utskottet ser positivt på vad regeringen anger om att den fortsätter att följa utvecklingen på postmarknaden noga och att regeringen ser att anpassningar av postlagstiftningen till de förändrade förutsättningarna kommer att bli nödvändiga. Utskottet delar också regeringens syn på att postsektorn även har en viktig roll att spela i totalförsvaret och att arbetet inom detta område behöver fortgå och utvecklas.

Grundläggande betaltjänster

Utskottet vill inledningsvis påminna om att riksdagen har beslutat att 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, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205). Målet för grundläggande betaltjänster följs upp bl.a. genom länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner. I budgetpropositionen hänvisar regeringen till länsstyrelsernas senaste uppföljningsrapport *Bevakning av grundläggande betaltjänster 2019 från Länsstyrelsen i Dalarnas län (I2019/03214/D)* där det framgår att 17 av 21 länsstyrelser bedömer att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner i allmänhet eftersom många i dag kan och vill använda digitala betaltjänster. Av länsstyrelserapporten framgår samtidigt att de som inte är digitalt delaktiga fortfarande upplever problem med tillgången till grundläggande betaltjänster, t.ex. på grund av att antalet platser för kontantuttag och betalningsförmedling med personlig service minskat. Det är i högre grad äldre personer och personer med funktionsnedsättning, men även asylsökande och nyanlända, som upplever svårigheter. Vidare framgår det att för företag i glest befolkade områden och för föreningar är bristande tillgång till dagskassehantering problematiskt.

Utskottet vill mot bakgrund av de svårigheter som framkommit påminna om att riksdagen hösten 2019 beslutade om lagändringar som innebär att svenska kreditinstitut och filialer till utländska kreditinstitut ska vara skyldiga att tillhandahålla kontanttjänster i betryggande utsträckning i hela landet (prop. 2019/20:23, bet. 2019/20:FiU29, rskr. 2019/20:77). Beslutet innebär att institut eller filialer som tillhandahåller betalkonton med grundläggande funktioner till konsumenter ska tillhandahålla platser för kontantuttag och att institut eller filialer som tillhandahåller betalkonton till företag ska tillhandahålla platser för dagskasseinsättningar.

Utskottet konstaterar att regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna uppfylls. Utskottet välkomnar detta och konstaterar samtidigt att utveckling av grundläggande betaltjänster är ett område som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, t.ex. digital delaktighet, tillgång till digital infrastruktur, regional utveckling och landsbygdsutveckling, kommersiell service samt finansmarknaden.

Sammanfattande bedömning

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser och investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan motionerna 2020/21:2809 (KD) yrkandena 1, 35 och 78, 2020/21:3144 (KD) yrkande 12,

2020/21:3195 (V), 2020/21:3363 (SD), 2020/21:3470 (M) yrkandena 1–5 samt 2020/21:3499 (KD) yrkande 6 avstyrks.

Särskilda yttranden

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

Anders Åkesson (C) anför:

Coronapandemin 2020 har fått och kommer även framöver att få stora konsekvenser för hela samhället och inte minst transportsektorn. Jag anser att denna kris har satt fingret på att det finns brister som det politiska systemet, tillsammans med myndigheter och näringsliv, måste arbeta med för att vi alla ska stå starkare inför framtida allvarliga störningar.

Jag kan konstatera att Sverige är ett stort land med långa avstånd där ett fungerande transportsystem är mycket viktigt. Transportsystemet ger människor frihet och mobilitet och det säkerställer nödvändig försörjning i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet. Det mål som regeringen föreslagit och som riksdagen beslutat om innebär bl.a. att tillgängligheten över hela landet ska kunna tillhandahållas via transporter – både person- och godstransporter. Jag anser att det mål som riksdagen har beslutat om för transportområdet är bra och har därmed inget att invända mot detta. Samtidigt vill jag även framhålla betydelsen av att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter.

2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (M)

Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 25 november 2020 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 73 916 227 000 kronor 2021 (bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63) Eftersom Moderaternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Moderaternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer vi att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Moderaternas politik inom utgiftsområde 22.

Moderaternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2020/21:3422 Knäck arbetslösheten och bekämpa kriminaliteten – Moderaternas budgetmotion för 2021. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget till statens budget 2021 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2020/21:3470 (M).

Vi vill framhålla att vi i vårt budgetförslag bejakar samhällsekonomisk nytta och teknisk utveckling där förbränningsmotorn driven på fossila bränslen fasas ut inom alla färdslag. Inom ett drygt decennium kommer sannolikt alla färdslag att vara klimatneutrala, och detta är något som öppnar för nya möjligheter att fatta ekonomiskt kloka politiska beslut som gynnar jobb, tillväxt och miljö i hela landet. Vi kan konstatera att människor och företag behöver ett klimatsmart, hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem som är pålitligt, och vi anser därför att samhällsekonomisk nytta ska vara vägledande för alla beslut inom infrastrukturen. Vi prioriterar långsiktiga investeringar i biodrivmedelstillverkning och elektrifiering av vägar, hamnar och flygplatser då detta sammantaget bidrar till fler jobb och stärkt konkurrenskraft samtidigt som transporterens utsläpp minskar. Vi vill se en modern hållbar politik för fler jobb och ökat pendlande.

När det gäller anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* anser vi att regeringens satsning på stadsmiljöavtalen med 325 miljoner kronor för 2021 är en ineffektiv åtgärd som vi därmed avvisar till förmån för egna satsningar på infrastruktur som kommer hela Sverige till del.

Vi avvisar vidare regeringens förslag om 400 miljoner kronor till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för miljökompensation för godstransporter på järnväg. Dessa medel bör enligt vår uppfattning i stället användas för mer effektiva satsningar på transportinfrastruktur i sin helhet. Därmed vill vi i stället tillföra 250 miljoner kronor för vägunderhåll utöver regeringens förslag samt 20 miljoner kronor för eftersök av vilt som skadats i samband med trafikolyckor.

Vi vill framhålla att pandemin och den kris den medför har slagit hårt mot såväl den regionala kollektivtrafiken som de regionala flygplatserna. Mot denna bakgrund vill vi tillföra ett ökat stöd till drabbade regioner och flygplatser. Vi föreslår därför att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* tillförs 100 miljoner kronor i direkt stöd till regionala flygplatser med reguljär flygtrafik. Utifrån att den regionala kollektivtrafiken är mycket viktig för jobb, sysselsättning och miljö och att den har drabbats mycket hårt av coronakrisen vill vi också öka anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* med 1 000 miljoner kronor.

Regeringen anger i budgetpropositionen att den avser att handla upp nattåg till Bryssel och Hamburg. För denna ineffektiva åtgärd avsätter regeringen 5 miljoner kronor 2021. Vi avvisar regeringens förslag till förmån för andra prioriterade och för miljön effektivare reformer i vår budgetmotion.

Sverige är EU:s till ytan tredje största land och det land som har längst avstånd mellan landsändarna. Vi vill framhålla att tiotusentals svenska företag är beroende av att deras varor och tjänster kan transporteras genom Sverige men också att detsamma gäller för miljoner arbetspendlande svenskar. Vi anser att en fungerande infrastruktur därmed är blodomloppet för jobb och tillväxt i hela landet och något som i förlängningen finansierar vår gemensamma välfärd och trygghet. Vi kan dessvärre konstatera att coronapandemin har slagit mycket hårt mot företag verksamma inom svensk

infrastruktur. Samtidigt vill vi peka på att det finns goda skäl att känna hopp och tillförsikt inför framtiden men att detta förutsätter att vi fattar rätt politiska beslut. I dag styrs många politiska beslut inom infrastrukturområdet utifrån föreställningen att vissa färdslag är bättre än andra för klimatet, och regeringens politik utgår från att situationen 2030 kommer att vara snarlik den 2020. Vi anser att detta är ett orimligt antagande med tanke på den snabba tekniska utveckling som pågår där fossila förbränningsmotorer successivt byts mot fossilfria alternativ och där teknisk utveckling av bl.a. elmotorer och vätgas tillsammans med biodrivmedel skapar helt nya förutsättningar för alla trafikslag. Vi vill framhålla att det är både ekonomiskt och miljömässigt oklokt att genom satsningar på t.ex. höghastighetståg försöka konkurrera ut flyget. Prognoser gör i stället gällande att nya fossilfria drivmedel med stor sannolikhet kommer att göra inrikesflyget fossilfritt innan den tänkta höghastighetsjärnvägen är färdigbyggd. Vi ser infrastrukturen som en helhet där alla trafikslag behövs och effektivitet, samhällsekonomisk nytta och klimathänsyn är det som ska styra alla investeringar. Tyvärr har regeringen valt en annan väg som innebär att trafikslag ställs mot varandra, och detta är en politik som riskerar att slå hårt mot både industri och handel. Orimliga och försenade infrastrukturinvesteringar, otillräckliga satsningar på fossilfria drivmedel, dyrare energiproduktion och avveckling av kärnkraftsreaktorer slår mot både miljö och jobb, och detta är en politik som Sverige inte har råd med. Vi vill framhålla att vi genom kloka infrastrukturinvesteringar kan bygga ett mer hållbart transportsystem som gör Sverige mer sammankopplat och konkurrenskraftigt. Infrastrukturinvesteringar där samhällsekonomisk nytta är vägledande är tillsammans med satsningar på nya fossilfria tekniska lösningar vägen dit. Nyckelorden är samhällsekonomisk nytta och tydliga satsningar på ny teknik för alla färdslag. Det är så vi bygger Sverige starkt.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Moderaternas förslag till anslagsändringar 2021 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 15 Moderaternas förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens Avvikelse från	
		förslag	regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884	-325 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 315	-130 000
1:6	Ersättning för icke statliga flygplatser	88 013	+100 000
1:16	Internationell tågtrafik	5 000	-5 000
1:18	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 000 000	+1 000 000
Summa		73 916 227	+640 000

3. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)

Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 25 november 2020 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 73 916 227 000 kronor 2021 (bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63). Eftersom Sverigedemokraternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivå som vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Sverigedemokraternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer vi att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Sverigedemokraternas politik inom utgiftsområde 22.

Sverigedemokraternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2020/21:3128 Investera i Sverige – Sverigedemokraternas förslag till statsbudget 2021. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget till statens budget för 2021 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2020/21:3363 (SD). Vi vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Den gemensamma infrastrukturen betingar ett enormt värde och är en resurs som måste förvaltas långsiktigt och kontinuerligt underhållas och utvecklas. Vi anser därför att samhällsekonomiskt sunda satsningar måste göras där de ger störst nytta samtidigt som hänsyn tas till aspekter som landsbygd, kommuner, familjeliv och företagande. Infrastrukturen ska stärkas liksom konkurrenskraften mellan de olika trafikslagen. Vidare behöver infrastrukturen stärkas genom utbyggnad av fiber på landsbygden. Vi vill understryka att i en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik är alla trafikslag inkluderade.

När det gäller utveckling av statens transportinfrastruktur anser vi att flera prioriterade sträckningar behöver byggas eller utökas, och vi föreslår därför sammantaget 5 480 miljoner kronor utöver regeringens förslag till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Av dessa medel vill vi att 2 000 miljoner kronor ska användas för att tidigarelägga projektering och byggande av ny järnväg. Vi menar att det finns en vinning i att öka hastigheten till 250 kilometer i timmen på flera sträckor samt att möjliggöra längre och tyngre godståg så att större mängder gods kan flyttas över från väg till järnväg, särskilt för den tunga basindustrin. Vidare vill vi att 2 000 miljoner kronor ska gå till utbyggnad och nybyggnation av det statliga vägnätet. Därtill föreslår vi att 1 000 miljoner kronor ska ges som stöd till underhåll av kommunala vägar. I syfte att minska den tunga trafikens utsläpp pågår flera projekt med elvägar. Detta utvecklingsområde är i en fas där det finns behov av att utföra tester på vanliga vägar och vi föreslår därför att 150 miljoner kronor anslås för sådan etablering och testning. Vi föreslår vidare att 10 miljoner kronor anslås för att lyfta fram den nationella och lokala kulturen, vilket kan ske vid t.ex. infarter till städer eller genom att rastplatser utsmyckas med skyltar eller lokala minnesmärken. Vi anser att det finns ett behov av att bygga fler kontrollplatser

riktade mot den tunga trafiken för att stärka polisens arbete och förbättra trafiksäkerheten och föreslår därför att 300 miljoner anslås till detta ändamål. Vi anser att cabotage transporter ska registreras vid ankomst till vår gräns och förespråkar att ett elektroniskt system, likt det tyska LKW-Mautsystemet, införs för att öka polisens kontrollmöjligheter och därmed förhindra olaglig cabotageverksamhet. För detta ändamål föreslår vi att 20 miljoner kronor anslås.

Vi föreslår att 50 miljoner kronor anslås till ett nytt anslag, *Näringslivspott till stöd för järnvägsanslutningar till industrier*, från vilket företag och kommuner kan ansöka om medel för att bygga järnvägsanslutningar till nya och etablerade industrier och lager. Vi föreslår även att 250 miljoner kronor anslås till ett nytt anslag, *Näringslivspott till stöd för vägsanslutningar till industrier*, från vilket företag och kommuner kan ansöka om medel för att underlätta nyetablering av t.ex. industrier och lager.

Vi vill peka på att det under lång tid har saknats medel för underhållet av det statliga vägnätet och att i synnerhet de mindre vägarna har drabbats av bristande underhåll. En väl underhållen infrastruktur lönar sig på lång sikt genom effektivare trafikflöden och färre störningar. Även om det finns skillnader i förutsättningarna mellan landsbygd och större städer har båda ett gemensamt behov av att transportera gods och människor. Vi anser att det finns ett rättviseperspektiv. Även de som är bosatta och verksamma på landsbygden betalar skatt och bör därför kunna förvänta sig en god infrastruktur. Vi föreslår en satsning om sammanlagt 1 025 miljoner kronor till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* utöver regeringens förslag för 2021. Denna kraftfulla satsning motiveras av att såväl väg- som järnvägsunderhållet i Sverige har varit underfinansierat under en längre tid och att en alltför stor del av arbetet har kommit att utgöras av akuta åtgärder i stället för förebyggande underhåll. För att täcka den underhållsskuld som finns för vägnätet föreslår vi 500 miljoner kronor utöver regeringens förslag. Vi vill vidare anslå 500 miljoner kronor utöver regeringens förslag för järnvägsunderhåll. Mot bakgrund av det stora antalet kontaktledningsfel som uppstår varje år och att det därför behövs ett förbättrat underhåll av kontaktledningssystemen föreslår vi att det ur dessa medel anslås 25 miljoner kronor för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra förekommande fel och därmed minska driftstoppen.

Vi ser vidare att behovet av ett stärkt underhåll är stort i många kommuner och genom ett statligt anslag ges kommunerna bättre möjlighet att underhålla det kommunala vägnätet. Vi föreslår därmed ett nytt anslag, *Upprustning av kommunala vägar*, med ett riktat stöd till kommuner till vilket vi anslår 1 000 miljoner kronor. De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät och de väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta t.ex. en vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Vi ser ett starkt behov av ökat stöd till de enskilda vägarna och föreslår därför ett nytt anslag, *Underhåll av enskilda vägar*, till vilket vi anslår 50 miljoner kronor för 2021.

Vi kan vidare konstatera att de regionala flygplatserna har drabbats hårt under coronapandemin. För att förhindra en nedläggning av flera regionala flygplatser anser vi att det behövs ett riktat stöd till dessa eftersom de regionala flygplatserna är en förutsättning för att hela landet ska kunna leva och utvecklas. Vi föreslår därför att ett stöd införs till driften av regionala flygplatser och att 125 miljoner kronor anslås till detta. Vi anser vidare att det finns ett behov av att förenkla resandet och öka säkerheten när det gäller t.ex. direktlinjer från Arlanda flygplats. Vi menar att både kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer och föreslår därför att 25 miljoner kronor av anslagsökningen ska användas för detta ändamål.

Då vi värnar om sjöfarten vill vi se långsiktiga konkurrensneutrala villkor som skapar rättvisa villkor mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar på den globala marknaden och vi anser att satsningar och förslag har som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, förlorade arbetstillfällen och negativ miljöpåverkan. Vi föreslår därmed att anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* ska tillföras 1 000 miljoner kronor utöver vad regeringen föreslår för 2021. Av dessa medel ska 500 miljoner kronor användas som stöd till Sjöfartsverket för införandet av miljöstyrande farledsavgifter och 250 miljoner kronor för att täcka kostnaderna för ett statligt övertagande av kostnaderna för isbrytning. För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för de nya och större fartyg som byggs. Vi vill här lyfta fram Malmöporten in till Luleå hamn som är kopplad till gruvnäringen och som är i behov av farledsfördjupning. Vi föreslår därför att 150 miljoner kronor anslås till detta för 2021. För att få mer plats och effektivare flöden i hamnar anser vi att antalet säkerhetsklassade torrhamnar ska utökas och föreslår därmed att 50 miljoner kronor anslås för detta ändamål. Det förekommer tyvärr inom färjetrafiken att förare intar alkoholhaltiga drycker under resans gång och det behövs därför alkobommar vid hamnar som proaktivt signalerar att alkohol inte accepteras vid framförande av fordon. Vi föreslår därför att 50 miljoner kronor tillförs som även ska kunna nyttjas för att förbättra flödet i en hamn i samband med införandet av alkobommar i hamnområden.

Trots att Sverige har ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen har regeringen beslutat om att upphandla nattåg till Europa. Vi anser att det i dagsläget är fel att satsa på nattåg till Europa när behovet är avsevärt större i vårt eget land. Vi avvisar därmed regeringens förslag om en satsning på 5 miljoner kronor till anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik*.

På grund av coronapandemin har kollektivtrafiken tappat många resenärer och vi ser att de olika kollektivtrafikbolagen kommer att gå med ett gigantiskt underskott, vilket drastiskt försämrar möjligheterna att fortsätta upprätthålla kollektivtrafiken på en hållbar nivå. Mot denna bakgrund föreslår vi utöver regeringens förslag ytterligare 6 miljarder kronor till anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*. För att ytterligare underlätta för den spårbundna kollektivtrafiken föreslår vi ett nytt anslag, *Ersättning för*

inbetalade banavgifter för 2020, med 2 000 miljoner kronor för att kunna återbetala de redan inbetalade banavgifterna för 2020.

Vi vill avslutningsvis understryka att bredband på landsbygden är en grundförutsättning för en befolkning som blir alltmer beroende av en snabb och stabil internetuppkoppling för såväl arbete som fritid. Vidare är tillgång till internet en demokratifråga, och tack vare internet ges medborgare möjlighet att både ta del av information och delta i den digitala samhällsdebatten. Vi kan dessvärre konstatera att utbyggnaden av bredband inte har nått så långt som vi anser önskvärt och att det är landsbygden som blivit mest eftersatt. Att gräva för fiber på landsbygden är kostsamt sett per hushåll, men detta får enligt vår uppfattning inte hindra utbyggnaden. För att påskynda och underlätta utbyggnaden av bredband på landsbygden behöver mer pengar anslås och större samordning ske vid dragnings av fiber. Vi föreslår därför att ytterligare 1 miljard kronor anslås till detta.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Sverigedemokraternas förslag till anslagsändringar 2021 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 16 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884	+5 480 000
Varav:		
<i>Investeringar i järnvägsinfrastruktur</i>		+2 000 000
<i>Investeringar i väginfrastruktur</i>		+2 000 000
<i>Underhåll av kommunala vägar</i>		+1 000 000
<i>Kontrollplatser för tung trafik</i>		+300 000
<i>Testanläggningar för el-väg</i>		+150 000
<i>Transpondrar för internationell tung trafik</i>		+20 000
<i>Kulturskyltning</i>		+10 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 316	+1 025 000
Varav:		
<i>Underhåll av järnvägar</i>		+500 000
<i>Underhåll av det statliga vägnätet</i>		+500 000
<i>Utbyte av kontaktledning</i>		+25 000
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 013	+125 000
1:15 Sjöfartsstöd	1 630 000	+1 000 000
Varav:		
<i>Stöd till Sjöfartsverket för införande av miljöstyrande farledsavgifter</i>		+500 000
<i>Isbrytning</i>		+250 000
<i>Fördjupning av farleder</i>		+150 000
<i>Säkerhet och logistik kring torrhamnar</i>		+50 000
<i>Alkobommar</i>		+50 000
1:16 Internationell tågtrafik	5 000	-5 000

1:18	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 000 000	+6 000 000
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 845 014	+1 000 000
99:1	Ersättning för inbetalade banavgifter för 2020 (nytt anslag)		+2 000 000
99:2	Ökad säkerhet på flygplatser (nytt anslag)		+25 000
99:3	Näringslivspott till stöd för järnvägsanslutningar till industrier (nytt anslag)		+50 000
99:4	Näringslivspott till stöd för väganslutningar till industrier (nytt anslag)		+250 000
99:5	Upprustning av kommunala vägar (nytt anslag)		+1 000 000
99:6	Underhåll av enskilda vägar (nytt anslag)		+50 000
Summa		73 916 227	+18 000 000

4. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (V)

Jens Holm (V) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 25 november 2020 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 73 916 227 000 kronor 2021 (bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63). Eftersom Vänsterpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Vänsterpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Vänsterpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Vänsterpartiets samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2020/21:3170 Vägen ut ur krisen – en plan för jämlikhet och grön omställning. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget till statens budget för 2021 inom utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2020/21:3195 (V). Jag vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Jag vill framhålla att ett robust jämlikt samhälle förutsätter tillgängliga och fungerande hållbara transporter. För att möta klimatkrisen och effekterna av pandemin krävs åtgärder som stärker medborgarnas möjligheter att resa hållbart och för att gods ska kunna transporteras med liten klimatpåverkan. Jag vill även ge ökade resurser så att hela Sverige, oavsett geografiskt läge och inkomst, får dessa möjligheter. Jag anser att staten i ökad utsträckning bör stimulera att nödvändiga resor med bil sker med lägre klimatpåverkan och att en ökad andel resor görs med cykel, kollektivtrafik och tåg. För att våra godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske på spår och till sjöss i stället för på väg anser jag att det krävs ytterligare styrmedel och investeringar för att stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft.

För att uppnå ett transportsystem med låga klimatutsläpp måste investeringsnivåerna öka för hållbara person- och godstransporter på järnvägen och jag föreslår därför bl.a. ökade resurser för att jämfört med den nationella planen tidigarelägga byggandet och färdigställandet av Norrbotnia-banan och Nya Ostkustbanan. Jag föreslår därmed en ökning av anslaget för järnvägsinvesteringar med 1 miljard kronor jämfört med regeringens förslag för 2021. Jag anser vidare att staten måste ta ett ökat ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer för att både minska transporterens klimatpåverkan och stärka tillgängligheten för dem som har låga inkomster. Jag föreslår därför satsningen Förbättrad kollektivtrafik för att möjliggöra billigare och utbyggd kollektivtrafik både i tätorter och i våra lands- och glesbygder. Det statliga stödet ska kunna användas såväl för drift som till investeringar i nya miljöanpassade fordon som t.ex. bussar som går på el eller biogas. Jag föreslår följaktligen en ökning av anslaget till statligt stöd för förbättrad kollektivtrafik till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med 3 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag. Investeringsbehovet är vidare stort för nattågsfordon både nationellt och för trafik till Europa och jag föreslår en ökning av anslaget med 370 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2021.

Coronakrisen visar att behoven av hållbara godstransporter för näringslivet kan öka med mycket kort varsel. För att möjliggöra sådana investeringar som inte ingår i den nationella planen föreslår jag en flexibel investeringspott om 200 miljoner kronor, utöver nuvarande näringslivpott, för stöd till kombiterminaler/omlastningscentraler, triangelspårsutbyggnader eller andra investeringar som underlättar ökad överflyttning av godstrafik till sjöfart och järnväg samt investeringar som bidrar till en mer hållbar inhemsk åkerinäring. Mot bakgrund av att Sverige har stort behov av järnvägssatsningar de närmaste decennierna föreslår jag också att anslaget för stärkt kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen ökas med 50 miljoner kronor så att Trafikverket i samverkan med järnvägsbranschen kan vidta åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen. Sammantaget föreslår jag därmed att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* tillförs 4 620 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2021.

Jag kan konstatera att de nuvarande anslagsnivåerna för järnvägsunderhållet i den nationella planen endast är dimensionerade för att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet. För att även åtgärda den eftersläpning av underhållet som vuxit under lång tid menar jag att det behövs ytterligare mycket betydande resurstillskott under planperioden. Det bristande underhållet på järnvägen är en viktig faktor för det tågkaos som ofta uppstår i järnvägssystemet och jag föreslår därför att medel anslås för att successivt nå en nivå som åtgärdar det eftersläpande underhållet. Jag vill även tidigarelägga satsningar på Inlandsbanan och föreslår därför en ökning av anslaget för drift och underhåll av järnväg med 1 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2021. Redan före coronakrisen var konkurrensläget tufft för järnvägsoperatörerna gentemot vägtransporterna och jag föreslår därför att tågoperatörerna får en halverad banavgift under 2021 som en tillfällig åtgärd.

Då intäkterna från banavgifterna går till järnvägsunderhåll föreslår jag en anslagsökning med 1 045 miljoner kronor för detta ändamål.

På ett antal regionjärnvägar har man lagt ned underhållet helt, och många regionala banor får inte heller något investeringsstöd i den antagna nationella planen för 2018–2029. Detta får effekter för landsbygd och regioner i form av bristande kapacitet för hållbara person- och godstransporter, och jag anser därför att det behövs ett ökat riktat stöd och föreslår en ökning av anslaget för underhåll av regionjärnvägar och regionala järnvägsbanor med 400 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2021. Sammantaget föreslår jag att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* tillförs 2 945 miljoner kronor mer än enligt regeringens förslag för 2021.

Jag föreslår även att det införs ett nytt anslag, *Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer*, och att det tillförs 3 350 miljoner kronor 2021. Jag vill framhålla att Sverige har stor potential att följa den globala trenden och bygga transporteffektiva städer som minskar utsläppen och stärker jämlikheten. Genom konsekventa satsningar som minskar utrymmet för bilismen, och därmed de som har högst inkomster, kan vi ge förutsättningar för en mer jämlik tillgång till det offentliga rummet och allas rätt till tillgängligt hållbart resande. Jag anser att detta kommer att gynna alla invånare i samhället, men i synnerhet arbetarklass och låginkomsttagare, grupper som i dag drabbas värst av utsläpp och buller, och att det ger oss möjlighet att bygga moderna städer.

Jag vill genom satsningen ge ökat utrymme efter coronapandemin för människor att gå, cykla, dela på tillgång till en bil i stället för att äga en egen samt resa kollektivt. Jag föreslår det nya anslaget för att främja följande:

- utbyggnad av gång- och cykelbanor
- omdaning av parkeringsplatser till grönområden enligt principen om "nature based solutions" alternativt områden för gång, cykel och kollektivtrafik
- cykelpooler, bilpooler och bildelning genom gratis parkering, informationsinsatser och erbjudanden till anställda
- bilfria städer och områden till ombyggnad, skyltning och informationsinsatser
- smarta och hållbara urbana godstransportlösningar, upprättande av smarta logistikcenter, it-lösningar för koordinering av transporter
- intelligenta trafikljus för att motverka köbildning och folksamlingar vid övergångsställen
- ombyggnad av kontor till bostäder eller andra lokaler för allmänt nyttjande.

Jag föreslår vidare att ett nytt anslag *Sjöfartsverket* införs för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och att anslaget tillförs 600 miljoner kronor 2021. Jag kan konstatera att Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras genom farleds- och lotsavgifter. Med anslagsfinansiering kan farledsavgifterna halveras 2021 och Sjöfartsverket kan genom detta kompenseras för de minskade intäkter som coronapandemin har inneburit. Jag vill även peka

på att Sjöfartsverkets isbrytarflotta måste förnyas. När detta sker bör kapitalkostnaderna för isbrytarna åtminstone delvis finansieras via anslag.

Jag föreslår slutligen ytterligare ett nytt anslag för statlig medfinansiering, ERTMS. Den nuvarande planen är att en stor andel av lokflottan ska vara anpassad till ERTMS till oktober 2023 och jag vill därför framhålla att staten bör finansiera kostnaden för ombordutrustning för ERTMS med 50 procent för att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed dess klimatnytta. Kostnaden för att anpassa tekniken i loken till det nya signalsystemet ERTMS uppgår för varje lok till minst 3 miljoner kronor samtidigt som ett tusental lok behöver denna åtgärd. Jag vill peka på att branschen själv förväntas bära kostnaden i Sverige till skillnad från ett antal andra länder där staten tar ett betydande ansvar för finansieringen. Mot denna bakgrund föreslår jag att det nya anslaget tillförs 500 miljoner kronor för 2021.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2021 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 17 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens Avvikelse från	
	förslag	regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884	+4 620 000
Varav:		
<i>Järnvägsinvesteringar</i>		+1 000 000
<i>Regionala kollektivtrafikmyndigheter</i>		+3 000 000
<i>Lok och vagnar för nattågsfordon</i>		+370 000
<i>Investeringspott för hållbara godstrafiklösningar</i>		+200 000
<i>Stärkt kompetensförsörjning – järnväg</i>		+50 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 316	+2 945 000
Varav:		
<i>Drift och underhåll av järnväg</i>		+1 500 000
<i>Miljökompensation för godstransporter på järnväg</i>		+1 045 000
<i>Underhåll av regionala järnvägsbanor</i>		+400 000
99:1 Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer		+3 350 000
99:2 Sjöfartsverket		+600 000
99:3 ERTMS		+500 000
Summa	73 916 377	+12 015 000

5. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (KD)

Magnus Jacobsson (KD) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 25 november 2020 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 73 916 227 000 kronor 2021 (bet. 2020/21:FiU1, rskr. 2020/21:63). Kristdemokraternas

budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Kristdemokraternas politik inom utgiftsområde 22.

Kristdemokraternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2020/21:3530 Kristdemokraternas budgetmotion för 2021 – Sverige förtjänar bättre. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget till statens budget för 2021 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2020/21:2809 (KD). Jag vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Jag vill framhålla att goda kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. Jag anser att människor måste kunna bo och arbeta i hela landet. Därför är ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart, välfungerande postservice samt snabba tele- och datakommunikationer en förutsättning för Sveriges utveckling

Järnvägen är ett omtyckt och klimateffektivt transportslag som behöver utvecklas mot större kapacitet och driftssäkerhet för att förbättra transportsystemets funktionalitet. Jag föreslår att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med totalt 93 miljoner kronor för 2021 jämfört med regeringens förslag. Eftersom den summa som tidigare anslagits för stadsmiljöavtal tidigare inte blivit fullt tagen i anspråk till åtgärder anser jag att resurserna till detta ska minskas. Jag anser vidare att det behövs en resursförstärkning för utbyggnaden av statlig infrastruktur för cykling liksom för att öka säkerheten vid järnvägsstationer. Jag anser här att Trafikverket i samarbete med kommuner och regioner omgående bör arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för terror. Jag motsätter mig avslutningsvis en omfördelning av medel från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för att finansiera utveckling av förvaltningsgemensam digital infrastruktur på det sätt som regeringen föreslår.

Jag anser även att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska minskas med totalt 100 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. I denna ändring ingår en ökning med 200 miljoner kronor för att finansiera en utökning av stödet till enskilda vägar samt en satsning på ökat järnvägsunderhåll med 100 miljoner kronor. Samtidigt anser jag att det bör göras en minskning med 400 miljoner kronor av den årliga miljökompensationen till järnvägen.

Jag föreslår även att anslaget 1:3 *Trafikverket* ska ökas med 10 miljoner kronor för att finansiera ett intensifierat arbete med att godkänna BK4-vägar. Vidare anser jag att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivningen i fråga om BK4-vägar.

En väl fungerande luftfart spelar en betydande roll för Sveriges ekonomiska och sociala utveckling, och de regionala flygplatserna har en stor betydelse för att kommunikationerna inom Sverige ska fungera. De mindre icke-statliga flygplatserna finns i hela landet och är mycket viktiga för kommunerna och

regionerna. Samtidigt har de inte samma möjlighet till hög omsättning som de statliga flygplatserna och de har svårt att skapa egna konkurrensfördelar. Detta riskerar att leda till att stora delar av Sverige går miste om den tillväxt som flyget bidrar till. För att stödja de icke-statliga flygplatserna föreslår jag att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ökas med 100 miljoner kronor.

Jag föreslår att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ska ökas med 3 miljoner kronor i jämförelse med regeringens budgetförslag då jag motsätter mig att medel omfördelas från anslaget för att finansiera utveckling av förvaltningsgemensam digital infrastruktur.

Sjöfarten är en mycket viktig näring för Sveriges utveckling och konkurrenskraft och har stor betydelse för det svenska transportsystemet. Då sjöfartsstödet är en viktig del i att skapa goda och konkurrenskraftiga förutsättningar för svensk sjöfart föreslår jag en ökning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med totalt 50 miljoner kronor. Här anser jag att 18 miljoner kronor ska gå till att motverka ett borttagande av fjärrzonsrabatten och 17 miljoner kronor till att återinföra nettomodellen för sjöfarten. Jag anser vidare att miljörabatterna inom sjöfarten ska ökas med 15 miljoner kronor.

Jag vill även avvisa regeringens satsning på internationell tågtrafik och föreslår därför en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 5 miljoner kronor.

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* på 4 miljoner kronor. 2 miljoner av dessa medel flyttas till Digg med motiveringen att denna tagit över verksamhet. Samtidigt återstår 2 miljoner kronor som utgör finansiering av en förstärkning av anslaget till Digg. Jag kan konstatera att detta innebär att medlen till tjänster för personer med funktionsnedsättning minskas med 2 miljoner kronor, vilket jag motsätter mig. Jag föreslår därmed en ökning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* med 2 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Jag vill framhålla att det även på små orter behövs betallösningar som innefattar tillgång till kontanter och att både insättnings- och uttagsmöjligheter av kontanter är viktiga för privatpersoner, föreningar och företag. Dessvärre har regeringen utifrån sänkta ambitioner reducerat anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* inom utgiftsområde 22 och även PTS har tvingats konstatera att infrastrukturen för kontanter är sårbar till följd av nedskärningarna. Jag vill i stället framhålla behovet av grundläggande betallösningar och behovet av att upprätthålla ambitionen om en bibehållen infrastruktur för kontanter då det är en viktig fråga för det civila samhället. Därför föreslår jag en ökning av anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 8 miljoner kronor.

Jag föreslår slutligen att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 600 miljoner kronor och att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* minskas med 57 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sammantaget föreslår jag en minskning av anslagen för 2021 med 496 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Kristdemokraternas förslag till anslagsändringar 2021 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 18 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2021 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens Avvikelse från	
		förslag	regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884	+93 000
	Varav:		
	<i>Stadsmiljöavtal</i>		-300 000
	<i>Stärkt infrastruktur för cykling</i>		+375 000
	<i>Ökad säkerhet vid järnvägsstationer</i>		+10 000
	<i>Nej till omfördelning till förvaltningsgemensam digital infrastruktur</i>		+8 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 316	-100 000
	Varav:		
	<i>Stöd till enskilda vägar</i>		+200 000
	<i>Ökat järnvägsunderhåll</i>		+100 000
	<i>Årlig miljökompensation</i>		-400 000
1:3	Trafikverket	1 418 687	+10 000
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 103	+100 000
1:12	Transportstyrelsen	2 232 912	+3 000
1:15	Sjöfartsstöd	1 630 000	+50 000
	Varav:		
	<i>Motverka borttagande av fjärrzonsrabatten</i>		+18 000
	<i>Återinförande av nettomodellen för sjöfarten</i>		+17 000
	<i>Utökning av miljörabatter</i>		+15 000
1:16	Internationell tågtrafik	5 000	-5 000
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	+2 000
2:3	Grundläggande betaltjänster	28 037	+8 000
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 845 014	-600 000
2:7	Digital förvaltning	73 644	-57 000
Summa		73 916 227	-496 000

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2020/21:1 Budgetpropositionen för 2021 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 51 000 000 000 kronor (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Tarnsportstyrelsens behov av rörelsekapital som uppgår till högst 950 000 000 kronor (avsnitt 3.6.12).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att utvidga ändamålet för den låneram Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag disponerar till att även omfatta betalningar av inkomstskatt (avsnitt 3.6.22).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.20).
5. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2021–2023 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.20).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2021 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.21).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2021–2023 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.21).
8. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget under 2021 för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor (avsnitt 4.6.1).
9. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2021 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska få ett utökat uppdrag att påskynda tillståndsgivningen avseende BK4-vägar och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och regioner arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3144 av Roland Utbult m.fl. (KD):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en bibehållen infrastruktur för kontanter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3168 av Mikael Larsson m.fl. (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att analysera och utreda om regeringens transportpolitiska mål klarar kriser som slår hårt mot mobilitet och transporter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3195 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2020/21:3363 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2020/21:3470 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till eftersök av vilt och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3499 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om grundläggande betallösningar och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag

Anslag för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens			Avvikelse från regeringen		
	förslag	M	SD	V	KD	
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 803 884	-325 000	5 480 000	4 620 000	93 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 105 316	-130 000	1 025 000	2 945 000	-100 000
1:3	Trafikverket	1 418 687	±0	±0	±0	10 000
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308	±0	±0	±0	±0
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284	±0	±0	±0	±0
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 013	100 000	125 000	±0	100 000
1:7	Trafikavtal	1 058 000	±0	±0	±0	±0
1:8	Viss internationell verksamhet	28 757	±0	±0	±0	±0
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 694	±0	±0	±0	±0
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000	±0	±0	±0	±0
1:11	Trängselskatt i Stockholm	2 238 770	±0	±0	±0	±0
1:12	Transportstyrelsen	2 232 912	±0	±0	±0	3 000
1:13	Trafikanalys	70 855	±0	±0	±0	±0
1:14	Trängselskatt i Göteborg	1 008 049	±0	±0	±0	±0
1:15	Sjöfartsstöd	1 630 000	±0	1 000 000	±0	50 000
1:16	Internationell tågtrafik	5 000	-5 000	-5 000	±0	-5 000
1:17	Infrastruktur för flygtrafiktjänst	231 000	±0	±0	±0	±0
1:18	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	2 000 000	1 000 000	6 000 000	±0	±0
1:19	Lån till körkort	151 466	±0	±0	±0	±0
2:1	Post- och telestyrelsen	74 724	±0	±0	±0	±0

Anslag	Regeringens			Avvikelse från regeringen		
	förslag	M	SD	V	KD	
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	±0	±0	±0	2 000
2:3	Grundläggande betaltjänster	28 037	±0	±0	±0	8 000
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	54 844	±0	±0	±0	±0
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 845 014	±0	1 000 000	±0	-600 000
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	145 691	±0	±0	±0	±0
2:7	Digital förvaltning	73 644	±0	±0	±0	-57 000
<i>Förslag till anslag utöver regeringens förslag</i>						
99:1	Ersättning för inbetalade banavgifter för 2020	±0	±0	2 000 000	±0	±0
99:2	Ökad säkerhet på flygplatser	±0	±0	25 000	±0	±0
99:3	Näringslivspott till stöd för jämvägsanslutningar till industrier	±0	±0	50 000	±0	±0
99:4	Näringslivspott till stöd för väganslutningar till industrier	±0	±0	250 000	±0	±0
99:5	Upprustning av kommunala vägar	±0	±0	1 000 000	±0	±0
99:6	Underhåll av enskilda vägar	±0	±0	50 000	±0	±0
99:7	Hållbara, jämlika och transporteffektiva städer	±0	±0	±0	3 350 000	±0
99:8	Sjöfartsverket	±0	±0	±0	600 000	±0
99:9	ERTMS	±0	±0	±0	500 000	±0
Summa för utgiftsområdet		73 916 227	640 000	18 000 000	12 015 000	-496 000

BILAGA 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

Det har inte väckts några motioner med anledning av regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.

Beställningsbemyndiganden för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	118 650 000	2022–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	31 000 000	2022–2038
1:7 Trafikavtal	5 400 000	2022–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	42 000 000	2022–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	5 900 000	2022–2037
1:16 Internationell tågtrafik	395 000	2022–2026
1:19 Lån till körkort	100 000	2022–2023
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2022–2025
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2022–2025
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	545 000	2022–2025

BILAGA 4

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

TRAFIKUTSKOTTET

Uppföljningsgruppen

Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2021 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområdet.

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

Uppföljningen har genomförts av utskottets uppföljningsgrupp. Underlag till gruppens uppföljning har tagits fram av Serena Cinque och Victoria Råsten Claesson vid utvärderings- och forskningssekretariatet samt Anna-Lena Kileus vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i november 2020

Anders Hansson (M), ordförande

Denis Begic (S)

Patrik Jönsson (SD)

Mikael Larsson (C)

Jessica Thunander (V)

Magnus Jacobsson (KD)

Helena Gellerman (L)

Emma Berginger (MP)

INNEHÅLL:

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	6
1.1 RIKSDAGENS ARBETE MED UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	6
1.2 TRAFIKUTSKOTTETS ARBETE MED GRANSKNINGEN AV RESULTATREDOVISNINGEN	6
1.3 ÖMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING	7
2 UTVECKLINGSARBETET MED MÅL- OCH RESULTATSTYRNING	7
2.1 BUDGETLAGENS KRAV PÅ RESULTATREDOVISNING M.M.	7
2.2 SKÄLEN BAKOM MÅL- OCH RESULTATSTYRNING SAMT BUDGETLAGENS KRAV	7
2.3 DEN TIDIGARE UTVECKLINGEN AV RESULTATREDOVISNINGEN	8
2.4 UTVECKLING AV RESULTATREDOVISNINGEN I BUDGETPROPOSITIONEN FÖR 2021	8
3 MÅL, STRUKTUR OCH RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22	9
3.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG	9
3.2 TRANSPORTPOLITIKEN	10
3.2.1 <i>Budget och anslag</i>	10
3.2.2 <i>Mål</i>	11
3.2.3 <i>Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur</i>	12
3.2.4 <i>Redovisade resultat</i>	13
3.2.5 <i>Utskottets tidigare ställningstaganden</i>	23
3.2.6 <i>Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar</i>	24
3.3 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET	25
3.3.1 <i>Budget och anslag</i>	26
3.3.2 <i>Mål</i>	26
3.3.3 <i>Resultatredovisning – indikatorer och andra bedömningsgrunder</i>	27
3.3.4 <i>Redovisade resultat</i>	28
3.3.5 <i>Utskottets tidigare ställningstaganden</i>	36
3.3.6 <i>Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar</i>	36

Sammanfattning

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

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

Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Transportpolitiken

Resultatredovisningens struktur

Uppföljningsgruppen noterar att utvecklingen av resultatredovisningen har lett till en gemensam struktur i propositionen.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det inledande avsnittet om utgiftsutvecklingen har tydliggjorts jämfört med förra året, bl.a. genom användningen av tabeller som redovisar de sammanlagda utgifterna för hela transportpolitiken.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det lägre antalet indikatorer bidrar till att underlätta uppföljningen av resultatredovisningen och förtydligar kopplingen mellan bedömningar och måluppfyllelse.

Regeringens redovisning av resultaten kopplade till indikatorerna är överlag logisk och välstrukturerad. Dock skulle tydligare motiveringar av insatserna i förhållande till utpekade indikatorer och mål underlätta förståelsen av resultatredovisningen och bedömningen av resultaten.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det i vissa delar av texten framgår hur regeringen har hanterat utskottets synpunkter. Uppföljningsgruppen ser positivt på detta och ser gärna en fortsatt utveckling av en sådan dialog.

Bedömningar av redovisade resultat

I årets budgetproposition har regeringen, precis som tidigare år, framhållit att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. Enligt regeringen är den främsta anledningen att det för flera transportsätt fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen och att det är svårt att åstadkomma en effektiv prissättning. Uppföljningsgruppen efterlyser en redovisning av hur indikatorn har utvecklats under de senaste åren för att tydliggöra eventuella förändringar och behov av ytterligare åtgärder inom ramen för transportförsörjningen, inte minst i ljuset av den pågående pandemin som har betydande konsekvenser för hela transportsektorn.

Utskottet har tidigare efterfrågat en mer detaljerad redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet samt jämförelsetal för flera år. Uppföljningsgruppen noterar att en sådan beskrivning fortfarande saknas i budgetpropositionen.

Utskottet har tidigare efterlyst en hänvisning till hur de riksdagsbundna målen för transportpolitiken kopplar till Agenda 2030-målen. Uppföljningsgruppen noterar att det även i årets budgetproposition saknas en sådan hänvisning.

Uppföljningsgruppen noterar att regeringens redovisning av utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition är betydligt mer kortfattad än förra årets redovisning. Exempelvis saknas en tabellredovisning av utsläpp från internationella transporter och uppgifter om utsläpp från utrikes sjöfart och flyg. Uppföljningsgruppen vill understryka vikten av att utsläpp från internationella transporter följs upp och redovisas på ett sådant sätt att det ger en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Regeringen uppskattar att det aktiva resandet i dagens transportsystem enligt en försiktig uppskattning har ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som de negativa effekter som orsakas av buller, dålig luftkvalitet och dödsfall i trafiken. Samtidigt minskar andelen vuxna och barn som använder sig av aktiva transportsätt, och etappmålet inom miljömålssystemet har inte uppnåtts. Uppföljningsgruppen vill gärna att regeringen återkommer i fråga om måluppfyllelsen i ljuset av de satsningar som Trafikverket gjorde under 2019 för att främja ökad och säker cykeltrafik.

Hela transportsektorn har drabbats hårt av spridningen av det nya coronaviruset, och osäkerheten om utvecklingen framåt är stor. Mot denna bakgrund efterlyser gruppen en tydligare och djupare redovisning om transportsektorns ekonomiska situation i nästa resultatredovisning, särskilt vad gäller passagerartrafik och kollektivtrafik. Redovisningen bör göras i relation till de investeringar, bidrag och stödåtgärder som planeras.

Politiken för informationssamhället

Resultatredovisningens struktur

Uppföljningsgruppen noterar att det finns indikatorer för alla målområden, även för målen postsektorn och grundläggande betaltjänster. Vidare noterar gruppen att tidigare års digitaliseringsstrategi och delområden för digitaliseringspolitiken inte är med i resultatredovisningen i årets budgetproposition. Gruppen ser gärna att arbetet med redovisning av resultaten av digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de riksdagsbundna målen, regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare.

Andra bedömningsgrunder än indikatorerna presenteras i löpande text. Måtten för indikatorerna redogörs inte för i resultatredovisningen, vilket är av relevans för uppföljningen. Dessutom saknas kommentarer om indikatorernas värden.

Då de mest centrala indikatorerna för digitaliseringspolitiken är hämtade från statistiska internationella undersökningar anser gruppen att det är av relevans att metoden för dessa undersökningar förtydligas.

Bedömningar av redovisade resultat

I resultatavsnitten blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket försvårar redovisningen av den totala utvecklingen inom området för digitaliseringspolitiken. Dock anser gruppen att det är positivt att det görs framsteg inom olika digitaliseringsområden samt att Sverige håller en fortsatt jämn nivå i internationella undersökningar.

Förra året sorterades indikatorerna för digitaliseringspolitiken i delområden utifrån digitaliseringsstrategin för att skapa struktur i resultatredovisningen och visa på tydliga kopplingar mellan mål, indikator och resultat. I årets budgetproposition är digitaliseringsstrategins delområden borta. Centrala indikatorer presenteras i stället i inledningen av resultatredovisningen och därefter i tabeller som visar på utvecklingen över tid. Gruppen ser positivt på att indikatorerna kan följas över flera års tid.

Nya indikatorer för resultatuppföljning av postsektorn och grundläggande betaltjänster har efterfrågats, och gruppen anser att det är positivt att sådana har tillkommit i årets budgetproposition. Uppföljningsgruppen noterar att antalet inkomna klagomål om postfrågor återigen har sjunkit. Uppföljningsgruppen konstaterar också att redovisningen visar på att befodringskraven om att minst 95 procent av inrikes brev ska ha lämnats ut i tid uppfylls. Slutligen anser uppföljningsgruppen att det är positivt att fler personer fick närmare till servicepunkter för grundläggande betaltjänster under 2019.

1 Inledning

1.1 Riksdagens arbete med uppföljning och utvärdering

Enligt 4 kap. 8 § regeringsformen ska varje utskott följa upp och utvärdera riksdagsbeslut inom utskottets ämnesområde. Av förarbetena¹ framgår att denna uppföljning och utvärdering ingår i riksdagens granskning av rikets styrelse och förvaltning. Detta genomförs bl.a. genom utskottens löpande uppföljningar av regeringens resultatredovisning som enligt budgetlagen (2011:203) ska lämnas i budgetpropositionen.

Riksdagen har tidigare – senast i juni 2006 – antagit riktlinjer² för riksdagens arbete med hur bl.a. regeringens resultatredovisning till riksdagen ska behandlas. Av riktlinjerna framgår att riksdagen är en central länk i den statliga styrkedjan, när det gäller såväl ekonomisk styrning som regelstyrning. För att styrningen ska fungera måste riksdagen få information om resultaten, bl.a. om i vilken utsträckning resurser har fördelats enligt de politiska prioriteringarna, om huruvida avsedda resultat har uppnåtts och om huruvida de lagar som riksdagen har beslutat om har fått avsedda effekter. Utskottens uppföljning och utvärdering är ett sätt att få en sådan resultatinformation och stärka kopplingen till beslut om lagstiftning och budget. Uppföljning och utvärdering bör enligt förarbetsuttalandena³ användas som ett instrument för att bedöma vilka eventuella justeringar som kan behövas i bl.a. budgeten. Utskottens löpande uppföljning av resultatinformationen i budgetpropositionen bör ha en framåtblickande inriktning och användas till att ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete.

1.2 Trafikutskottets arbete med granskningen av resultatredovisningen

I trafikutskottets löpande uppföljning görs en genomgång av målen, regeringens resultatinformation och formen för resultatredovisningen i budgetpropositionen. Utgångspunkten för utskottets uppföljningar av resultatredovisningarna är att det ska vara möjligt att se kopplingen mellan genomförda insatser och uppnådda resultat. Genom dialog mellan regeringen och trafikutskottet har redovisningen av bl.a. mål och resultat successivt blivit tydligare och mer ändamålsenlig.

Förra årets uppföljning av resultatredovisningen rapporterades av uppföljningsgruppen i en promemoria till utskottet. Uppföljningen behandlades i budgetbetänkandet, där gruppens promemoria ingick som bilaga 4.⁴

¹ Prop. 2009/10:80 s. 117, bet. 2009/10:KU19 s. 31.

² Framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21 och förs. 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23.

³ Uttalandet i denna del kom från Riksdagskommittén (jfr framst. 2005/06:RS3 s. 132) och mötte inga invändningar under riksdagsbehandlingen (se bet. 2005/06:KU21 s. 67).

⁴ Bet. 2019/20:TU1.

1.3 Omfattning, syfte och inriktning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2021. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde.

Uppföljningen under hösten 2020 har inriktats på resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer, redovisade resultat samt hur redovisade resultat och indikatorer kopplar till de riksdagsbundna målen inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2021.

2 Utvecklingsarbetet med mål- och resultatstyrning

2.1 Budgetlagens krav på resultatredovisning m.m.

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har antagit. Redovisningen ska vara anpassad till utgiftsområdena. Redan i 2 § dåvarande lagen (1996:1959) om statsbudgeten fanns krav på att regeringen skulle redovisa målen och de resultat som uppnåtts inom olika verksamhetsområden till riksdagen.

2.2 Skälen bakom mål- och resultatstyrning samt budgetlagens krav

Att i budgetlagen särskilt beröra frågor om resultatstyrning var enligt förarbetena⁵ till 1996 års budgetlag lämpligt då styrningen av den statliga verksamheten hade fått en så stark anknytning till budgetprocessen. Att ange ett mål (eller ett förväntat resultat) och jämföra detta med det resultat som faktiskt uppnåtts ansågs alltså helt grundläggande i en styrprocess som syftar till en allt effektivare och mer ändamålsenlig verksamhet. Flera skäl angavs för en reglering av resultatstyrningen i budgetlagen. Ett skäl var att klargöra att regeringen om den begär statliga medel för ett ändamål också måste kunna ange vad den vill uppnå samt vidta åtgärder så att resultatet av verksamheten kan följas upp och jämföras med vad som var avsett. Ett annat skäl var att underlätta för riksdagen att i ökad utsträckning ägna sig åt uppföljning och utvärdering av resultat. Av nämnda förarbeten framgår att budgetpropositionen var det naturliga dokumentet för den löpande mål- och resultatredovisningen på områden där ekonomiska styrmedel, särskilt anslag, används i stor utsträckning. Även före 1990-talets mitt innebar mål- och resultatstyrningen⁶ att riksdagen och regeringen skulle bestämma mål och inriktning för den statliga

⁵ Prop. 1995/96:220 s. 21 f.

⁶ Jfr bl.a. prop. 1987/88:150 bil. 1 s. 68–74 och prop. 1990/91:100 bil. 1 s. 53 f.

verksamheten och ställa bestämda resultatkrav och likaledes krav på förbättrad uppföljning.

2.3 Den tidigare utvecklingen av resultatredovisningen

Formerna för resultatredovisningen har varit och är fortfarande (se avsnitt 2.4 nedan) föremål för ett utvecklingsarbete för att ge främst riksdagen men även regeringen bättre underlag för prioriteringsdiskussioner och göra det lättare att bedöma värdet av insatta resurser i förhållande till politiskt beslutade mål. Inom riksdagen har utvecklingen av mål- och resultatstyrningen bl.a. behandlats av Riksdagskommittén och varit föremål för insatser inom olika utskott.

I budgetpropositionen för 2018 redovisades den dåvarande regeringens arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen i staten. Arbetet hade bedrivits med utgångspunkt i regeringens behov av att styra olika verksamheter för att genomföra sin politik och nå beslutade mål för olika områden samt regeringens och riksdagens behov av att följa upp genomförandet av och måluppfyllelsen i verksamheten. Vidare angavs i propositionen⁷ att regeringen hade vidtagit flera åtgärder för att utveckla resultatredovisningen av statens insatser, bl.a. regeringens redovisning till riksdagen. I budgetpropositionen hänvisades även till finansutskottets uttalanden⁸ om att det är rimligt att utvecklingsarbetet inriktas mot att koncentrera resultatredovisningen till att beskriva och bedöma resultat av statliga insatser i förhållande till riksdagens mål. Finansutskottet har också betonat vikten av att skapa en tydlig uppföljning och analys av måluppfyllelsen som grund för prioriteringar och budgetförslag.

I budgetpropositionen för 2020 framförde regeringen att det bedrivits ett riktat utvecklingsarbete inom Regeringskansliet under 2019. De utgiftsområden som berördes denna gång var 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, 6 Försvar och samhällets krisberedskap samt 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel. Syftet var bl.a. att förbättra översikten och presentationen inom områdena.⁹

2.4 Utveckling av resultatredovisningen i budgetpropositionen för 2021

För att regeringens resultatredovisning i årets budgetproposition ska ha en enhetlig struktur, vara mer ändamålsenlig och bättre motivera regeringens budgetförslag anges i propositionen¹⁰ att ett utvecklingsarbete har genomförts inom Regeringskansliet. Utgångspunkten för arbetet har varit budgetlagens krav på regeringen

⁷ Prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor s. 772 f.

⁸ Se bet. 2015/16:FiU1 s. 165.

⁹ Se prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor s. 180. I sammanhanget kan nämnas att det också bedrevs ett fördjupat utvecklingsarbete inför budgetpropositionen för 2018. De områden som då ingick i det arbetet var internationell samverkan (utg.omr. 5), funktionshinderspolitik (del av utg.omr. 9), migration (utg.omr. 8) samt allmän miljö- och naturvård (utg.omr. 20).

¹⁰ Prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget för 2021, finansplan och skattefrågor s. 181 f.

att i budgetpropositionen redovisa resultat i förhållande till riksdagens mål och att redovisningen ska vara anpassad till utgiftsområdena. En viktig del i arbetet har utgjorts av information och förankring, inom Regeringskansliet och med riksdagens utskottskanslier. Arbetet mynnade ut i förtydligade riktlinjer med innebörden att resultatredovisningens texter bör visa de mest centrala resultaten inom respektive område och disponeras efter centrala resultatindikatorer och bedömningsgrunder. Riktlinjerna innebär vidare

- att utvecklingen bör redovisas i tabeller och diagram med minst tioåriga tidsserier om möjligt
- att centrala statliga åtgärder som vidtagits för att påverka måluppfyllelsen bör återges
- att en samlad bedömning av måluppfyllelsen bör redovisas
- att indikatorer och andra bedömningsgrunder bör väljas med hänsyn till kontinuitet över tid
- att urvalet bör möjliggöra uppföljning och analys ur ett jämställdhetsperspektiv.

Sammantaget syftar dessa riktlinjer till att resultatinformationen ska framträda tydligare. I budgetpropositionen för 2021 anges att förutsättningarna att redan i denna proposition följa de nya riktlinjerna fullt ut dock har varierat mellan olika områden.

Utöver detta redogörs i propositionen även för utfallet av regeringens ändringar av reglerna för hur myndigheterna ska redovisa resultat i sina årsredovisningar (ändringarna gjordes för att underlaget för resultatredovisningen till riksdagen skulle bli bättre). Ändringarna innebär bl.a. att myndigheterna ska bedöma och analysera resultatet. De nya reglerna tillämpades för första gången i 2019 års årsredovisningar (som lämnades till regeringen i februari 2020). Ekonomistyrningsverket (ESV) har haft i uppdrag att följa upp ändringarnas genomslag (se ESV 2020:28). ESV framhåller att det normalt tar tid att genomföra nya regler för resultatredovisningen och att uppföljningen visar att de nya kraven på myndigheternas resultatredovisningar har fått genomslag men inte fullt ut på alla områden. ESV noterar att ett utvecklingsområde för myndigheternas resultatredovisningar är framtagandet av indikatorer för att kunna redovisa data som ligger till grund för bedömningar av måluppfyllelsen. Likaså saknas i dagsläget tidsserier för att beskriva trender och bedöma hur vissa åtgärder har bidragit till utvecklingen av måluppfyllelsen på området. Vidare anser ESV att analyser av den könsuppdelade statistiken behöver utvecklas.

3 Mål, struktur och resultat inom utgiftsområde 22

Utgiftsområde 22 Kommunikationer innefattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. Transportpolitiken omfattar drygt 97 procent av budgetmedlen inom utgiftsområdet.

3.1 Årets budgetförslag

I budgetpropositionen föreslås att totalt 73 917 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2021, varav 71 558 miljoner kronor till transportpolitiken och 2 358

miljoner kronor till politiken för informationssamhället. Vidare föreslås beställningsbemyndiganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag om totalt 204 335 miljoner kronor.

3.2 Transportpolitiken

I området transportpolitik ingår infrastruktur och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Myndigheter inklusive affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Dessutom berörs ett antal statligt ägda bolag av transportpolitiken.

3.2.1 Budget och anslag

Tabell 1 Anslag och budget inom transportpolitiken
miljoner kronor

	Budget ¹¹ 2020	Prognos 2020	Förslag 2021
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 784	25 449	30 804
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	27 408	27 351	28 105
1:3 Trafikverket	1 420	1 393	1 419
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	188	188	88
1:7 Trafikavtal	1 050	1 073	1 058
1:8 Viss internationell verksamhet	29	28	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	55	56	87
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	150	99	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 215	2 311	2 239
1:12 Transportstyrelsen	2 215	2 175	2 233
1:13 Trafikanalys	70	68	71
1:14 Trängselskatt i Göteborg	930	1 155	1 008
1:15 Sjöfartsstöd	1 588	1 580	1 630
1:16 Internationell tågtrafik	50	0	5

¹¹ Inklusive eventuell justering i ändringsbudget.

1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	158	130	231
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	3 000	2 969	2 000
1:19 Lån till körkort ¹²	0	0	151
Summa transportpolitik	66 561	66 277	71 558

Vid sidan av stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 finns det stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter.

Tabell 2 Skatteutgifter inom transportpolitiken
miljoner kronor

	Prognos 2020	Prognos 2021
Personbefordran	7 850	8 120
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	12 140	12 550
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	40	40
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten	3 250	3 360
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 210	1 270
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	990	1 040
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift	20	20
Totalt för transportområdet	25 520	26 420

3.2.2 Mål

Transportpolitikens övergripande mål

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.¹³

Dessutom har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet

¹² T.o.m. budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:13 Körkortslån inom utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv.

¹³ 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.

ska vara jämförbart, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

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

Utöver detta har regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige¹⁴ fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut¹⁵ om målet i juni 2017. Regeringen beslutade att detta mål ska användas som ett transportpolitiskt etappmål.¹⁶

3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur

Redovisningen av resultaten för transportpolitiken återfinns i propositionens avsnitt 3.3. Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor vid beredningen av budgetpropositionen och efterfrågat en förbättrad resultatuppföljning. Mot denna bakgrund och för att regeringen behöver utveckla underlag för beslut om styrmedel inom transportområdet har indikatorerna för resultatuppföljningen av de transportpolitiska målen setts över. Regeringen gav i september 2016 i uppdrag åt Trafikanalys att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen (N2016/05490/TS) respektive föreslå transportpolitiska preciseringar i fråga om trafiksäkerhet (N2016/05492/TS). Utgångspunkten i Trafikanalys arbete var att indikatorerna skulle beskriva transportsystemets tillstånd, utvecklingsinriktning och utvecklingstakt och vara välmotiverade ur ett helhetsperspektiv, begränsade till antalet och uppföljningsbara samt i den mån det är lämpligt vara trafikslagsövergripande. Med utgångspunkt i Trafikanalys redovisning använder regeringen följande indikatorer i budgetpropositionen för att beskriva transportsystemet.

Indikator för transportpolitikens övergripande mål

- Samhällsekonomisk effektivitet.

För uppföljning av det övergripande transportpolitiska målet använder regeringen även de indikatorer som anges nedan för funktionsmålet och hänsynsmålet.

Indikatorer för funktionsmålet

- Tillgänglighet genom transportsystemet.

¹⁴ Prop. 2016/17:146.

¹⁵ Bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320.

¹⁶ Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

- Användbarhet för alla i transportsystemet.
- Transportbranschens villkor.

Indikatorer för hänsynsmålet

- Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken.
- Växthusgasutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Påverkan på naturmiljö och kulturlandskap.
- Påverkan på människors hälsa och livsmiljö.

3.2.4 Redovisade resultat

Resultatredovisningen tar sin utgångspunkt i det övergripande målets formulering om en långsiktigt hållbar transportförsörjning och baseras på indikatorer som ska täcka de olika aspekterna av målet. De resultat som redovisas nedan bygger främst på Trafikanalys senaste redovisning.¹⁷

Transportpolitikens övergripande mål

Samhällsekonomisk effektivitet

Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att uppnå den högsta möjliga välfärden för medborgaren. En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller även de s.k. externa kostnader som uppstår till följd av en transport, t.ex. buller, luftföroreningar, intrång i naturmiljöer och utsläpp av växthusgaser, vilka oftast är svåra att uppskatta i monetära termer.

Regeringens bedömning är att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. Transporterna skapar tillgänglighet men ger upphov till en rad samhällsekonomiska kostnader som inte betalas av transportköparen. Det är speciellt tydligt när kostnaderna för växthusgaser beräknas med den nya, högre värdering som Trafikverket tillämpar sedan den 1 juni 2020 och som innebär att alla motor-drivna transportsätt, utom elektrifierad vägtrafik och persontågstrafik i tät- orter, inte fullt ut betalar för de externa kostnader som uppkommer. Det innebär en risk att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överväger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Av de 18 transportinfrastrukturobjekt som öppnades för trafik 2019 var 5 objekt samhällsekonomiskt lönsamma enligt kalkylen, medan 4 objekt bedömdes ha negativ lönsamhet. För övriga 9 objekt saknades sådana bedömningar.

¹⁷ Trafikanalys, 2020. Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020. Rapport 2020:5.

Funktionsmål – tillgänglighet

Tillgänglighet genom transportsystemet

Regeringen bedömer att tillgängligheten genom transportsystemet har förbättrats något det senaste året. Transportsystemets standard och tillförlitlighet har förbättrats samtidigt då investeringar och underhåll har bidragit till att öka tillgängligheten. Men det finns betydande variationer både i tillgängligheten till gods- och persontransporter, bl.a. mellan olika delar av landet, och när det gäller hur företag i internationella studier värderar transportinfrastrukturens kvalitet.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Regeringen bedömer att transportsystemets standard och tillförlitlighet i ett längre perspektiv har varit oförändrat.

Persontågens punktlighet vid slutstation förbättrades under 2019 till 91,3 procent, vilket är den högsta siffra som noterats sedan måttet introducerades 2013. En återkommande observation är att tåg som framförts längre sträckor har haft svårare att komma fram i tid. Kortdistanståg, som utgör ungefär hälften av alla planerade tåg, brukar i stället vara mest tillförlitliga. Under 2019 kom 95 procent av kortdistanstågen fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell. Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, hade svårare att hålla tidtabellen. Drygt 79 procent av dem anlände till sitt slutmål inom fem minuter efter tidtabell. Medeldistanstågens punktlighet var 89 procent.

Även godstågens punktlighet¹⁸ vid slutstationer förbättrades under 2019 till 77,9 procent. Det är 4,7 procentenheter bättre än punktlighetsresultatet för 2018 och 2 procentenheter bättre än 2009.

Investeringsåtgärder genomfördes i järnvägsnätet under 2019, vilket bidragit till en förbättrad punktlighet, kapacitet och robusthet. Arbeten på sträckan Stockholms central–Sörentorp har bidragit till att förbättra järnvägssystemets tillförlitlighet genom att möjliggöra en ökning av kapaciteten och flexibiliteten. Även åtgärder i Flemingsberg (bygget av ytterligare plattformsspår) bidrog 2019 till en ökning av transportsystemets standard och tillförlitlighet. Underhållsåtgärder inom järnvägen prioriterades på framför allt de högst trafikerade delarna av anläggningen. Till följd av högre anslagsnivåer för järnvägsunderhållet ökade antalet reinvesteringar i järnvägsanläggningen under 2019.

Det sammanlagda antalet timmar med totalstopp på det statliga vägnätet har legat relativt stabilt sedan 2017. Jämfört med 2009 minskade dock totalstoppen med 13 procent under 2019. Mest utsatt under 2019 var Region väst (35 procent av timmarna) följt av Region norr (27 procent av timmarna). Flest totalstoppstimmar var det under januari, februari och oktober.

¹⁸ Punktligheten för godstågen beräknas på motsvarande sätt som för persontåg, men utan korrigeringsinställda tåg.

Restidsvariation för flyget kan uttryckas som den extra tid, utöver 15 minuter från utsatt avgångstid, som flygplanet behöver för att rulla ut från gaten. För de statliga flygplatserna var den samlade punktligheten för in- och utrikeslinjerna 81 procent under 2019, vilket är en förbättring jämfört med 2018 då punktligheten var 76 procent. Inrikesflyget har en högre punktlighet på 87 procent jämfört med utrikesflyget som uppnådde 77 procents punktlighet under 2019. Bättre väder och underhåll av flygplatsinfrastruktur på grund av den minskade trafikvolymen under året bidrog till den ökade punktligheten.

Företagens nöjdhet med transportsystemet är högre i storstadskommuner och tätbefolkade kommuner, medan företagare i avlägsna landsbygdskommuner är minst nöjda. Resultaten per kommungrupp varierar något mellan åren, men det går inte att se någon tydlig trend över tid.

Tillgängligheten till persontransporter

Tillgängligheten till persontransporter har legat stabilt över tid med relativt stora geografiska variationer.

Tillgängligheten till skola och arbetsplatser visar på tydliga geografiska skillnader, i regel med bättre tillgänglighet i områden med hög befolkningskoncentration. Under 2019 låg tillgängligheten på ungefär samma nivå som tidigare år, med relativt små förändringar över tid.

Tillgängligheten till övriga målpunkter genom persontransporter har generellt legat relativt stabilt över tid. Stora geografiska variationer förekommer dock även här.

Vad gäller gång- och cykeltrafik byggdes under 2019 sammanlagt 82 kilometer nya gång- och cykelvägar, varav 48 kilometer med medel från länsplaner. Motsvarande uppgifter för 2018 var 92 kilometer respektive 73 kilometer med medel från länsplaner. Under 2019 beviljade Trafikverket stöd till 17 projekt för kollektivtrafik- och cykelåtgärder inom ramen för den nationella infrastrukturplanen.

Den interregionala tillgängligheten till kollektivtrafik har uppvisat en klar förbättring sedan 2013. Trafikverket har avtal som finansierar kompletterande trafik för att nå en tillfredsställande tillgänglighet till kollektivtrafik mellan interregionala resmål där trafik inte kan bedrivas kommersiellt, och därmed förbättrades tillgängligheten för 62 kommuner 2019 jämfört med om insatserna inte hade gjorts. Bortsett från färjetrafiken till Gotland gäller merparten av avtalen trafik i den norra delen av landet.

Den genomsnittliga möjliga vistelsetiden med inrikesflyget, dvs. hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök, har över tid legat relativt stabilt, med en viss nedgång de senaste åren.

Tillgängligheten till godstransporter

Godstransporternas tillgänglighet befinner sig på en lägre nivå än när de transportpolitiska målen antogs 2009. Trenden har varit negativ under många år.

Ett flertal infrastrukturinvesteringsobjekt öppnade för trafik under 2019, t.ex. E18 Norrtälje–Kapellskär. Drygt 8 100 kilometer av det strategiskt utpekade vägnätet har uppraderats till bärighetsklass 4, vilket innebär att en bruttovikt på upp till 74 ton tilläts. Även andra mindre åtgärder, som t.ex. digital utrustning, förlängning av mötesspår och signalåtgärder för tätare tågturer, bidrog till ökad tillgänglighet till godstransporter under 2019.

Under 2019 blev 19 av de 95 insatserna utifrån regeringens strategi¹⁹ genomförda. I mars 2020 pågick 59 insatser,²⁰ varav det största antalet berör omställning till fossilfria godstransporter.

Trafikverkets mätning av kundnöjdheten i fråga om de statliga vägarna visar att 66 procent av yrkesförarna ger den senaste resan ett positivt betyg.²¹ Mätningen visar också att antalet fordonstimmor vid totalstopp för lastbilstrafiken var 115 000, vilket är en ökning med 16 procent jämfört med 2018.

Godstågens punktlighet vid slutstation uppgick till knappt 78 procent 2019, vilket är en förbättring med 5 procentenheter jämfört med föregående år. Även Trafikverkets undersökning av hur lokförare upplever järnvägens funktion visade en förbättring för 2019 (nöjd-kund-index, NKI, 40) jämfört med 2017 (NKI 36).

Sverige rangordnades 2018 som nummer två enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. Enbart Tysklands transportsystem rankas högre. Det är den bästa placeringen sedan 2009, då indexet togs fram. Nästa mätning kommer att göras under 2020. I konkurrenskraftsindexet The Global Competitiveness Index (GCI), som beskriver hur näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna, bedömdes Sverige 2019 sammantaget vara på åttonde plats av 141 länder, vilket är en plats bättre än 2018. I den del av enkätundersökningen som beskriver hur det globala näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna skapades 2019 ett nytt delindex som fångar in den tillgänglighet transportinfrastrukturen skapar för såväl gods- som persontransporter och kvaliteten på vägar, järnvägar, flyg och hamnar. Sverige rangordnades på plats 23 av 141 länder. Näringslivets bedömning av det lokala företagsklimatet visar att företagets nöjdhet med vägnätet och tåg- och flygförbindelserna i Sverige är förhållandevis stabil: 2019 var nöjdheten 3,13 jämfört med 2009 då den var 3,14.

Användbarhet för alla i transportsystemet

Regeringen bedömer att transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett var oförändrad 2019 jämfört med föregående år. Över en längre tidsperiod är

¹⁹ Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (N2018/03939/TS).

²⁰ Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020, Trafikanalys rapport 2020:3.

²¹ Trafikverkets nöjdhetsindex (0–100) visar att det sammanvägda resultatet för 2019 var 60.

det svårt att avgöra utvecklingens riktning, till stor del på grund av att mätmetoderna ändrats. För personer med funktionsnedsättning har kollektivtrafikens användbarhet förbättrats eftersom stationer och hållplatser har tillgänglighetsanpassats över tid, men i vilken omfattning är osäkert. De mått som beskriver användbarheten för kvinnor och män visar på små förändringar. Dock minskade kvinnors representation i beslutande organ inom transportområdet under 2019 jämfört med 2018.

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning uppvisar marginella förbättringar under de senaste tre åren, men de regionala variationerna är påtagliga. År 2019 tillgänglighetsanpassades 6 järnvägsstationer och 288 busshållplatser, jämfört med 7 järnvägsstationer och 260 busshållplatser 2018. Trenden för tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationer har legat på samma nivå de senaste fyra åren medan antalet åtgärdade busshållplatser visar på en stadigt uppåtgående trend de senaste fem åren.

Enligt uppföljning från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM)²² varierar andelen tillgänglighetsanpassade bytespunkter mellan mindre än 1 procent till 86 procent, beroende på både sätt att mäta och den faktiska tillgänglighetsanpassningen. Vad gäller anpassad information om tillgänglighet hade drygt hälften av alla regioner information som var anpassad för personer med funktionsnedsättning under 2019.

Under 2019 svarade 29,7 procent av personer med funktionsnedsättning ja på frågan om de någonsin har avstått från att resa med spårvagn, tunnelbana eller tåg av oro för att de inte ska klara sig på egen hand. Samma siffra bland dem utan funktionsnedsättning var 6,3 procent.

Användbarhet för kvinnor respektive män

Resultatet av resvaneundersökningen för 2019 visar att män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor, knappt en timme per person och dag. Kvinnor reser dock dubbelt så många kilometer med kollektiva färdssätt som män, men de resultaten är inte statistiskt säkerställda och kan inte heller jämföras med resultaten från 2016.

Vad gäller fördonsinnehav, körkortsinnehav och körsträckor visar statistiken för 2019 en fortsatt minskning av skillnaderna mellan kvinnor och män. Kvinnor är i minoritet vad gäller att utnyttja körkortslånet.

När det gäller inflytande i beslutsprocesser som påverkar transportsystemet utgör kvinnor respektive män ungefär en lika stor andel i beslutande församlingar i den offentliga delen av transportsektorn på nationell nivå. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag i transportsektorn har de

²² Uppföljningen från RKM är ny för 2019, vilket gör att det inte är möjligt att jämföra utvecklingen i förhållande till tidigare år.

senaste åren legat på omkring 50 procent. Andelen minskade något 2019 men är fortfarande en bit över 40 procent, vilket bedöms vara en jämställd representation.

Andelen kvinnor i beslutsfattande positioner på regional och lokal nivå är lägre än för den nationella nivån. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till den kommunala transportsektorn är ungefär 35 procent, medan andelen kvinnor bland beslutsfattare i regionala kollektivtrafikmyndigheter minskade under 2019 och nu är ungefär 30 procent. Vad gäller de politiska ledningarna har andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till den kommunala transportsektorn de senaste åren varit knappt en tredjedel i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningarna. På regional och lokal nivå finns det heller ingen trend som pekar mot en ökande representation för kvinnor, snarare tvärtom.

Tryggheten i transportsystemet är oförändrad de senaste åren. Andelen kvinnor som utsatts för våldsbrott på allmän plats, och därigenom sannolikt också i transportsystemet, är knappt 2 procent. Motsvarande andel för män är 3,5 procent. När det gäller den upplevda (subjektiva) tryggheten har mätningmetoden i den nationella trygghetsundersökningen förändrats, men trots det kan en försämring konstateras för de senaste tre åren. 32 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet, och motsvarande andel för män var 16 procent 2019. Motsvarande siffror för 2018 var 31 procent av kvinnorna respektive 15 procent av männen.

Transportbranschens villkor

Regeringen bedömer att resultaten för indikatorn transportbranschens villkor är i stort sett oförändrade sedan föregående år.

Under 2019 var ungefär 120 000 personer anställda i det som Statistiska centralbyrån (SCB) klassificerar som transportyrken. Antalet anställda var på ungefär samma nivå som 2007. Av dessa var 13 procent kvinnor, vilket innebär att män var kraftigt överrepresenterade. Andelen kvinnor har ökat med 1 procentenhet sedan 2014. Medianåldern för alla yrkesverksamma är 42 år, samma för kvinnor som för män, medan den i transportyrkena är 41 år för kvinnor och 46 år för män.

Tillståndsmätningen inom yrkestrafiken på väg visar att regelefterlevnaden bland buss-, taxi- och gods företag generellt sett är hög. Flera tidigare problemområden utvecklas i en positiv riktning jämfört med tidigare tillståndsmätningar, t.ex. kör- och vilotider samt fordonens tekniska art. Antalet personer med körkortsbehovighet C och D har minskat men täcker väl branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft.

Arbetet med att genomföra åtgärderna som den nationella samordnaren för sjöfart identifierade i handlingsplanen för svensk sjöfart²³ fortsätter under 2020 och handlar bl.a. om infrastruktur och planering, hamnarnas roll, tillämpning av regler, inre

²³ Trafikverket. Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. Regeringsuppdrag n2018/04482/ts.

vattenvägar samt forskning och innovation. För att stimulera överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart och minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser har riksdagen efter förslag från regeringen förlängt satsningen på en ekobonus till 2022.

Pandemin som orsakas av det nya coronaviruset har inneburit en mycket kraftig påverkan på transportsektorn. Transporterna med flyg har minskat dramatiskt, och även persontransporterna med färjesjöfarten. Likaså har företag som bedriver taxi-, buss- och järnvägstrafik drabbats hårt.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet döda och allvarligt skadade i trafiken

Regeringen bedömer att det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerheten i vägtrafiken ser ut att vara inom räckhåll när det gäller både antalet omkomna och antalet allvarligt skadade. Utvecklingen för antalet omkomna i bantrafiken, yrkes-sjöfarten, fritidssjöfarten och luftfarten går i rätt riktning. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas på ett jämförbart sätt i alla delar av transportsystemet, men regeringen gör bedömningen att utvecklingen fortsätter åt rätt håll.

År 2019 omkom 399 personer sammantaget i alla trafikslag, varav 277 personer i olyckor och 122 i konstaterade självmord. Detta var 75 personer färre än under 2018, en minskning med 16 procent. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 32 procent, och den positiva utvecklingen förklaras främst av ett minskat antal omkomna i vägtrafiken. Sett till utvecklingen i andel av samtliga omkomna stod vägtrafiken 2019 för 63 procent och bantrafiken för 28 procent. Även för antalet allvarligt skadade dominerar vägtrafiken med några tusen skadade mot ett litet antal i övriga trafikslag.

Vägtrafik

Under 2019 omkom 221 personer (169 män och 52 kvinnor) i vägtrafikolyckor, mot 324 personer (249 män och 75 kvinnor) under 2018. Det är en minskning med drygt 30 procent jämfört med 2018, då det högsta dödstalet i vägtrafiken sedan 2009 uppmättes. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna (i personbil, buss och lastbil) i majoritet, runt 60 procent av de omkomna under det senaste decenniet, och samma gäller även för 2019 (172 män och 51 kvinnor). Antalet svårt skadade som rapporterades av polisen respektive av sjukvården 2019 var 1 909 personer respektive 3 839 personer, jämfört med 2 195 personer respektive 4 160 personer året före. Cyklisterna gick för några år sedan om personbilister som den största patientgruppen på sjukhus efter trafikolyckor.

Vad gäller arbetet för att öka trafiksäkerheten slutfördes under 2019 insatser på det statliga vägnätet för att reducera hastigheten och mötesseparera vägar, vilket beräknas minska antalet omkomna med 6,2 personer per år. Under 2018 beräknades antalet omkomna minska med 4,0 personer till följd av motsvarande åtgärder. Regeringen bedömer att även arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet.

Det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerheten i vägtrafiken är att halvera antalet omkomna och minska antalet allvarligt skadade med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Under 2019 omkom 221 personer, vilket är nära målnivån på 220 omkomna, men det genomsnittliga antalet omkomna de senaste tre åren är högre än målnivån. För allvarligt skadade ligger antalet som sjukvården rapporterade 2019 under målvärdet för 2020, men medelvärdet för de senaste tre åren ligger strax över.

Vad gäller frågan om att införa automatiserad körning konstaterar regeringen att det pågår intensiva internationella processer inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE) och i EU. Inom ramen för regeringens strategiska samverkansprogram Nästa generations resor och transporter, som avslutades hösten 2019, och de nya samverkansprogram som inletts 2020 förbereds ett samlat arbete för ökad digitalisering och en hållbar mobilitet.

Vad gäller frågan om den fjärde industriella revolutionens teknologier beslutade regeringen att inrätta en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling.²⁴ Detta arbete inbegriper automatiserad körning på väg men också automatiseringen inom hela transportområdet. Kommittén ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2021. De vidtagna åtgärderna är inriktade på en bredare samordning av arbetet för uppkopplad och automatiserad mobilitet men inbegriper även automatiserad körning på väg. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Sjöfart

Inom yrkessjöfarten omkom en person under 2019 i en s.k. sjöolycka på svenska vatten. Sjöolyckor är olyckor som har att göra med fartygets drift. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsekvent sätt för hela perioden. I fritidssjöfarten omkom 25 personer under 2019, jämfört med 14 personer året före. Män dominerar statistiken – 23 av 25 omkomna under året.

Under innevarande år har fritidsbåttrafiken ökat markant och därmed även olycks-tillbudet. Den 16 juli 2020 beslutade regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att lämna förslag till utbildning och ett obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter (I2020/01983/TM). Transportstyrelsen ska redogöra för uppdraget.

Bantrafik

I bantrafiken omkom under 2019 totalt 112 personer, varav 18 personer i olyckor och 94 i självmord. Självmorden har sedan år 2000 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Bantrafiken är det enda trafikslag där de allvarligt skadade är färre än de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget), vilket beror på att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed dödliga. Spår-vägstrafikens roll är marginell för antalet omkomna i olyckor och självmord men står för nära hälften av de allvarliga personskadorna.

²⁴ Dir. 2018:85.

Trafikverket bedömer att myndighetens åtgärder inom järnvägsområdet under 2019 leder till att antalet omkomna minskar med två personer per år, jämfört med 2018 då bedömningen var fem personer. Regeringen gav under 2019 i uppdrag åt Trafikverket att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen.

Luffart

Antalet omkomna i luftfarten varierar mycket över åren, sedan 2006 mellan 1 och 12 omkomna per år. De senaste tio åren har 49 personer omkommit inom luftfarten. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade inom privatflyget och inom det sportbetonade flyget. År 2019 omkom ingen inom "linjefart och ej regelbunden trafik", och i övriga flyget omkom 10 personer.

Växthusgasutsläpp

Under 2019 fortsatte minskningen av växthusgasutsläpp från transporter, men minskningstakten behöver öka kraftigt för att klimatmålen ska nås.

Utsläpp från inrikes transporter

Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, men inte i den takt som krävs för att nå målet. Etappmålet bedöms inte kunna nås med befintliga styrmedel. Regeringen konstaterar även att de åtgärder som har vidtagits hittills inte på ett tydligt sätt gjort Sverige till ett mer transporteffektivt samhälle. Regeringen bedömer dock att förutsättningarna för att minska sektorns utsläpp har förbättrats genom att bonus-malus-systemet och reduktionsplikten har trätt i kraft, samt att EU har enats om nya utsläppskrav för lätta och tunga fordon.

Under 2018 minskade utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, med 2 procent. Under 2019 fortsatte minskningen fast i mindre omfattning. Den sammanlagda minskningen under 2010–2019 är ungefär 21 procent, och minskningen är ett resultat av att andelen biodrivmedel i vägtrafiken har ökat samtidigt som fordonen blivit mer energieffektiva.

Utsläppen från inrikes flyg, som inte ingår i etappmålet, minskade preliminärt med ca 7 procent mellan 2018 och 2019, till största delen beroende på minskat flygande.

Utsläpp från internationella transporter

Utsläppen från internationella transporter har ökat under en längre tid, men preliminära beräkningar från Transportstyrelsen pekar mot minskade utsläpp under 2019. De utsläppssiffror som redovisas kan spegla förändringar i bunkringsmönster lika mycket som förändringar i resande- och transportvolymerna till och från Sverige.

Energieffektivitet

Enligt den senaste statistiken för persontransporter förbättrades energieffektiviteten mellan 2017 och 2018, uttryckt i energianvändning per personkilometer. Detta gäller persontransporter såväl på väg som med luftfart.

Under 2019 fortsatte den genomsnittliga energieffektiviteten hos nya personbilar att förbättras. Nya personbilars genomsnittliga koldioxidutsläpp minskade under 2019 till 120 gram per kilometer (123 gram per kilometer under 2018). Minskningen beror framför allt på en ökad andel laddbara bilar i nybilsförsäljningen. Andelen laddbara personbilar av de totala nyregistreringarna var 11,4 procent under 2019 (8,2 procent under 2018), varav nästan två tredjedelar var laddhybrider.

Även för godstransporter förbättrades energieffektiviteten enligt den senaste statistiken mellan 2017 och 2018, uttryckt i energianvändning per tonkilometer. Detta gäller godstransporter såväl på väg som på järnväg. Under 2019 förbättrades energieffektiviteten hos nya lätta lastbilar.

Påverkan på naturmiljö och kulturlandskap

Transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2019 jämfört med 2018.

Utvecklingen av antalet viltolyckor och utbredningen av invasiva främmande arter har varit negativ trots riktade åtgärder. Under 2019 fokuserade Trafikverket bl.a. på att skapa säkra passager för klövvilt och andra djur, totalt 107 nya passager. Även restaurering och förbättring av alléer och andra kulturmiljöer genomfördes under året. Totalt genomfördes 598 åtgärder fördelade på 169 alléer, 114 milstenar och kilometerstolpar, 64 kulturvägar och 251 åtgärder för artrika vägkanter.

Under året identifierade Trafikverket 416 förorenade områden och inventerade 262, 164 undersöktes översiktligt, 58 undersöktes detaljerat, 27 efterbehandlades och 36 friklassades. Det innebär en ökning i samtliga grupper jämfört med föregående år. Under 2019 betalades 195 miljoner kronor ut för ersättning enligt den s.k. miljögarantin, som innebär ersättning till vissa bolag för att hantera historiska miljöskador orsakade av verksamhet som bedrivits av Luftfartsverket, Vägverket, Banverket och Statens järnvägar.

Utfasningsarbetet har resulterat i att antalet använda produkter med särskilt farliga ämnen minskade från över 70 produkter 2009 till 11 produkter 2019.

Oljeutsläppen från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, när det gäller både antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp. Variationerna de senaste tre rapporterade åren har varit små.

Påverkan på människors hälsa och livsmiljö

Transportsystemets negativa påverkan på människors hälsa och livsmiljö är omfattande och har inte förändrats på något avgörande sätt det senaste decenniet. Det gäller även mellan 2018 och 2019.

Luftföroreningar

De senaste uppgifterna för partiklar (PM10) visar att miljökvalitetsnormen vid mätplatserna för partiklar under 2018 överskreds endast i Visby, Sundsvall och Uppsala. Antalet dagar med överskridanden har minskat över tid, även om de årliga variationerna är stora.

Under 2018 överskreds miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid för både dygn och timme i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Umeå, Skellefteå och Örnsköldsvik. Data för 2019 finns inte tillgängliga ännu.

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet. Minskningen av utsläpp går långsamt till följd av ökad trafikmängd och en ökad andel dieselfordon. En långsiktigt nedåtgående trend för årsmedelvärdet kan ses i Stockholm (mät punkt Hornsgatan). I övriga kommuner har det varit svårt att utläsa några tydliga trender, men halterna under de senaste åren indikerar en generellt minskande trend.

Buller

Trenden de senaste tre åren är ett ökat antal bulleråtgärder längs statlig järnväg och ett minskat antal längs statlig väg. Buller från väg- och spårtrafik i Sverige beräknas under ett år orsaka att ca 500 människor dör i förtid till följd av hjärtinfarkt eller stroke. Under 2019 genomfördes bulleråtgärder på statliga vägar för 1 118 personer, jämfört med 1 367 stycken 2018, och åtgärder på statliga järnvägar för 3 875 personer, jämfört med 1 180 stycken 2018. Av dessa har ca 1 400 personer bedömts tillhöra de mest bullerutsatta längs det befintliga väg- och järnvägsnätet.

Fysiskt aktiva resor

Ett etappmål inom miljömålssystemet är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025. Kollektivtrafik, cykel och gång stod för i genomsnitt 20,2 procent av resandet under perioden 2011–2016. För 2016 var motsvarande siffra 21,9 procent. Andelen persontransportresor till fots och med cykel har förhållit sig relativt konstant under åren. Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla, mer än 60 minuter per dag är knappt 4 procent. Andelen vuxna (18–84 år) som använder aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag hade minskat till 16 procent 2016 enligt den senaste nationella resvaneundersökningen.

3.2.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

De senaste årens dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet, som har förts på tjänstemannanivå, har resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen. Trafikutskottet framhöll i förra årets budgetbetänkande²⁵ att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat, vilket utskottet välkomnade.

Utskottet konstaterade att det inledande avsnittet för utgiftsområdet inte innehöll några resultat eller områdesövergripande resonemang. Utskottet noterade även att

²⁵ Bet. 2019/20:TU1 s. 11.

det saknades en tydlig struktur för redovisning av insatser och resultat och beskrivningar av tillstånd, vilket försvårade möjligheterna att få en tydlig uppfattning om utvecklingen på respektive område.

Slutligen noterade utskottet att det i budgetpropositionen saknades hänvisning till hur de riksdagsbundna målen kopplar till Agenda 2030-målen. Utskottet underströk betydelsen av att dessa kopplingar genomförs.

3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Resultatredovisningens struktur

Uppföljningsgruppen noterar att utvecklingen av resultatredovisningen har lett till en gemensam struktur i propositionen, fler tabeller över längre tidsserier, mindre textmängd (framför allt i beskrivande delar) samt enspaltig text.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det inledande avsnittet om utgiftsutvecklingen har tydliggjorts jämfört med förra året, bl.a. genom användningen av tabeller som redovisar de sammanlagda utgifterna för hela transportpolitiken.

I årets budgetproposition har regeringen minskat antalet indikatorer för funktionsmålet tillgänglighet från fem till tre. Uppföljningsgruppen konstaterar att det lägre antalet indikatorer bidrar till att underlätta uppföljningen av resultatredovisningen och förtydligar kopplingen mellan bedömningar och måloppfyllelse.

Regeringens redovisning av resultaten kopplade till indikatorerna är överlag logisk och välstrukturerad. Det är dock inte alltid tydligt hur de genomförda insatserna inom de olika transportpolitiska områdena bedöms påverka indikatorernas utveckling. Tydligare motiveringar av insatserna i förhållande till utpekade indikatorer och mål skulle underlätta förståelsen av resultatredovisningen och bedömningen av resultaten.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det i vissa delar av texten framgår hur regeringen har hanterat utskottets synpunkter. Uppföljningsgruppen ser positivt på detta och ser gärna en fortsatt utveckling av en sådan dialog.

Bedömningar av redovisade resultat

I årets budgetproposition har regeringen, precis som tidigare år, framhållit att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. Enligt regeringen är den främsta anledningen att det för flera transportsätt fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen och att det är svårt att åstadkomma en effektiv prissättning. Uppföljningsgruppen efterlyser en redovisning av hur indikatorn har utvecklats under de senaste åren för att tydliggöra eventuella förändringar och behov av ytterligare åtgärder inom ramen för transportförsörjningen, inte minst i ljuset av den pågående pandemin som har betydande konsekvenser för hela transportsektorn.

Utskottet har tidigare efterfrågat en mer detaljerad redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet samt jämförelsetal för flera år. Uppföljningsgruppen noterar att en sådan beskrivning fortfarande saknas i budgetpropositionen.

Utskottet har tidigare efterlyst en hänvisning till hur de riksdagsbundna målen för transportpolitiken kopplar till Agenda 2030-målen. Uppföljningsgruppen noterar att det även i årets budgetproposition saknas en sådan hänvisning.

Uppföljningsgruppen noterar att regeringens redovisning av utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition är betydligt mer kortfattad än förra årets redovisning. Exempelvis saknas en tabellredovisning av utsläpp från internationella transporter och uppgifter om utsläpp från utrikes sjöfart och flyg. Uppföljningsgruppen vill understryka vikten av att utsläpp från internationella transporter följs upp och redovisas på ett sådant sätt att det ger en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Regeringen uppskattar att det aktiva resandet i dagens transportsystem enligt en försiktig uppskattning har ungefär lika stora positiva hälsoeffekter som de negativa effekter som orsakas av buller, dålig luftkvalitet och dödsfall i trafiken. Samtidigt minskar andelen vuxna och barn som använder sig av aktiva transportsätt, och etappmålet inom miljömålssystemet har inte uppnåtts. Uppföljningsgruppen vill gärna att regeringen återkommer i fråga om måluppfyllelsen i ljuset av de satsningar som Trafikverket gjorde under 2019 för att främja ökad och säker cykeltrafik.

Hela transportsektorn har drabbats hårt av spridningen av det nya coronaviruset, och osäkerheten om utvecklingen framåt är stor. Mot denna bakgrund efterlyser gruppen en tydligare och djupare redovisning om transportsektorns ekonomiska situation i nästa resultatredovisning, särskilt vad gäller passagerartrafik och kollektivtrafik. Redovisningen bör göras i relation till de investeringar, bidrag och stödåtgärder som planeras.

3.3 Politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället har tre mål inom områdena digitaliseringspolitik (inklusive delmål för elektronisk kommunikation och bredband), postsektorn och grundläggande betaltjänster.

Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, postsektorn samt grundläggande betaltjänster. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Inom politiken för informationssamhället finns även Bredbandsforum, Digitaliseringsrådet och Myndigheten för digital förvaltning.

3.3.1 Budget och anslag

**Tabell 3 Anslag och budget inom politiken för informationssamhället
miljoner kronor**

	Utfall 2019	Budget 2020	Prognos 2020	Förslag 2021
2:1 Post- och telestyrelsen	55	63	64	75
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	126	136	129	136
2:3 Grundläggande betaltjänster	25	28	28	28
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	70	65	64	55
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	130	296	292	1 845
2:6 Myndigheten för digital förvaltning ²⁶				146
2:7 Digital förvaltning				74
Summa för politiken för informationssamhället	406	589	577	2 358

År 2020 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 589 miljoner kronor. För 2022 och 2023 beräknas anslagen till sammanlagt 1 592 miljoner kronor respektive 872 miljoner kronor. År 2019 uppgick utgifterna totalt till 406 miljoner kronor

3.3.2 Mål

Mål för digitaliseringspolitiken

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.²⁷

Under målet för digitaliseringspolitiken finns följande två delmål:

- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte kan tillgodoses av enbart marknaden.²⁸

²⁶ T.o.m. budgetåret 2020 redovisades anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning inom utg.omr. 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. I och med propositionen för 2021 föreslås att två nya anslag inrättas, 2:6 och 2:7.

²⁷ Prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

²⁸ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.²⁹

Regeringens mål för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten.

Mål för posten

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).³⁰

Mål för grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.³¹

3.3.3 Resultatredovisning – indikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen redovisar resultaten inom politiken för informationssamhället i budgetpropositionens avsnitt 4.3. För varje mål presenteras ett antal resultatindikatorer. Andra bedömningsgrunder hämtas från rapporter från statliga myndigheter, såsom Myndigheten för digital förvaltning, SCB, PTS, Riksrevisionen och ESV samt Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2019.

Indikatorer för digitaliseringspolitiken

Resultatindikatorerna³² för att följa upp digitaliseringspolitiken är bl.a. följande indikatorer från internationella mätningar och rankningar som Digital Economy och Society Index 2020 (vidare DESI)³³ samt Eurostat som visar Sverige i relation till övriga länder i EU:

- Sveriges övergripande rankning i Europa (DESI)
- Sveriges övergripande rankning i fråga om humankapital (DESI)
- befolkningens användning av internetjänster (Eurostat)
- andel av befolkningen som har digitala basfärdigheter eller högre (Eurostat)
- andel it-specialister i arbetskraften (Eurostat)
- andel företag med it-relaterad utbildning för anställda (Eurostat)
- andel som handlat på nätet de senaste tolv månaderna (Eurostat)
- andel företag som analyserar stora datamängder (DESI)
- Sveriges övergripande rankning i fråga om digitala offentliga tjänster (DESI).

²⁹ Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

³⁰ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

³¹ Prop. 2006/07:55 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

³² Digitaliseringsstrategin som tidigare utgjort bedömningsunderlag för resultatuppföljning står inte med som indikator i budgetpropositionen för 2021.

³³ Metoden för DESI-undersökningen är ändrad 2020 jämfört med 2019.

Indikatorer för delmålet elektronisk kommunikation

För att följa upp delmålet om elektronisk kommunikation är de centrala indikatorerna

- prisjämförelser i abonnemang (PTS)
- it-incidentrapportering (PTS).

Indikator för delmålet bredband

Delmålet om bredband följs upp med indikatorn Sveriges placering i index för uppkoppling (DESI).

Regeringsmål om digitalisering av offentlig förvaltning

Regeringens mål om digitaliseringen av den offentliga förvaltningen redovisas med andra bedömningsunderlag och åtgärder än Myndigheten för digital förvaltnings redovisning. För att följa upp regeringens mål används även indikatorer från SCB som visar andelen kvinnor och män som använt internet för att

- hämta information från myndigheters webbsidor
- ladda ned blanketter från myndigheters webbsidor
- skicka in ifyllda blanketter.

Indikator för postsektorn

Målet för postsektorn följs upp med andelen brev som har lämnats in till Postnord AB för övernattbefordran (fr.o.m. 2018 tvådagarsbefordran) och som delats ut inom tidsramen (PTS).

Indikator för grundläggande betaltjänster

Målet för grundläggande betalningstjänster följs upp genom länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner (länsstyrelserna och PTS).

3.3.4 Redovisade resultat**Digitaliseringspolitiken**

Tabell 4.1 i budgetpropositionen redovisar indikatorerna för digitaliseringspolitiken. Överlag har Sverige i DESI höga placeringar i rankningen som indikerar att Sverige fortsätter att hålla en hög nivå inom it och digitalisering. I den övergripande rankningen i DESI 2020 placerar sig Sverige på en andraplats, samma som året före.

Den digitala kompetensen

Den digitala kompetensen är större i Sverige än EU-snittet. I mätningen av human-kapital placerar sig Sverige på en andraplats. Statistiken över andelen av befolkningen som har digitala basfärdigheter eller högre är könsuppdelad. Bland kvinnor är det 71 procent och bland män 74 procent. EU-snittet för andelen av befolkningen som har basfärdigheter eller högre är 56 procent för kvinnor och 60 procent för

män. För att öka antalet kvinnor i digitaliseringen har regeringen undertecknat en deklARATION med andra EU-medlemsstater som syftar till att öka antalet kvinnor.³⁴

Av Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av 114 myndigheters digitala mognad 2019 framgår det att myndigheternas egen bedömning om sin mognadsnivå är högst när det gäller it-förvaltning, informationssäkerhet och projektstyrning.³⁵ Samma uppföljning visar att myndigheterna anger tillgången till nödvändig kompetens och befintliga regelverk som hinder mot digitalisering av offentlig förvaltning. En delredovisning av en överenskommelse mellan regeringen och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)³⁶ om kompetenslyft för ökad digitalisering visar att lokala handlingsplaner för digitaliseringsarbetet är på gång.

Andelen it-specialister i arbetskraften var 7 procent 2019, vilket är en ökning från 6,8 procent 2018. EU-snittet är 4 procent. Mellan könen är det ojämnt fördelat. 20 procent av it-specialisterna i arbetskraften är kvinnor och 80 procent män, vilket dock är högre än EU-snittet (18 procent kvinnor och 82 procent män).

Andelen svenska företag med tio eller fler anställda (exklusive finansiell sektor) som har it-relaterad utbildning för anställda utgör 32 procent, medan EU-snittet ligger på 24 procent. Andelen företag som analyserar stora datamängder är 10 procent och EU-snittet 12 procent.

Användning av digitala tjänster

IDESI placerar sig Sverige på tiondeplats när det gäller digitala offentliga tjänster, vilket är en nedgång. Indikatorn är en sammanvägning av digital förvaltning och e-hälsa. Sveriges ranking är över EU-snittet.

Enligt statistik från SCB ökar användningen av internet bland både män och kvinnor som hämtar information från myndigheters webbplatser. Andelen som skickar in ifyllda blanketter i en digital tjänst, t.ex. deklARATION, ansökan om studiemedel eller föräldrapenning, har ökat. Sju av tio svenskar över 16 år använder digitala samhällstjänster som digital brevlåda, deklARATION och pensionstjänster. Äldre personer, i synnerhet personer som är över 75 år, använder digitala samhällstjänster i lägre utsträckning än yngre. 85 procent av Sveriges befolkning menar att digitala samhällstjänster underlättar för dem i vardagen.

Antalet personer och företag som är ansluta till digitala tjänster för att ta emot digital myndighetspost uppgick till 3,7 miljoner 2019, en ökning från 3 miljoner 2018. Antalet meddelanden som skickas genom tjänsten Mina meddelanden ökade med 47 procent under 2019. Under 2019 ökade även antalet avsändare, kommuner och myndigheter, från 92 till 124.

³⁴ Declaration of commitment on women in digital.

³⁵ Myndigheten för digital förvaltning, dnr 2019-469.

³⁶ N2018/04602/D.

I oktober 2019 erbjöd 60 procent av den offentliga förvaltningen digitala tjänster med e-legitimation. Infrastrukturen för e-legitimation kan ta emot gränsöverskridande information från sju EU-medlemsländer, vilket är en ökning med tre länder från 2018.

Regeringen har utsett Myndigheten för digital förvaltning till nationell samordnare³⁷ för att effektivt genomföra Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster.³⁸ Den EU-gemensamma digitala ingången syftar till att ge tillgång till information, förfaranden samt hjälp och tjänster i digital form för privatpersoner och företag. I december 2019 beslutade regeringen att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte³⁹ och ett nationellt ramverk för grunddata inom den offentliga förvaltningen.⁴⁰ Myndigheterna inom samarbetet redovisade i februari 2020 vikten av investeringar i infrastruktur och ramverk under kommande år för att data ska kunna utbytas effektivt, säkert och stabilt. En förvaltningsgemensam infrastruktur skapar även förutsättningar för en effektiv och säker tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster.⁴¹

Europaparlamentets och rådets direktiv om tjänster på den inre marknaden⁴² ställer krav på att medlemsländerna ska möjliggöra för privatpersoner och företag från samtliga EU-länder att söka tillstånd elektroniskt. Enligt EU-kommissionens underrättelse 2019 anses inte Sverige leva upp till de ställda kraven. Huvudsakligen gäller bristerna tillgången och kvaliteten på information via en gemensam kontaktpunkt och tillgången till förfaranden på distans på elektronisk väg. Regeringen besvarade den formella underrättelsen den 16 september med vidtagna åtgärder för att uppfylla kraven i framtiden.

Den digitala delaktigheten

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortfarande hög, både andelen som använder internet och andelen som använder digitala tjänster. I DESI placerar sig Sverige på en andraplats i EU när det gäller befolkningens användning av internetjänster. Placeringen är en förbättring sedan 2018. Den digitala delaktigheten beskrivs i resultatredovisningen som fortsatt hög. En undersökning från SCB om befolkningens it-användning 2019 visar att 88 procent av befolkningen mellan 16 och 85 år använder internet dagligen. Bland utrikes födda skiljer det sig mellan könen då 87

³⁷ I2019/02843/DF.

³⁸ Direktiv 2018/1724 av den 2 oktober 2018.

³⁹ I2019/03307/DF.

⁴⁰ 2019/03307/DF.

⁴¹ Direktiv 2018/1724 av den 2 oktober 2018.

⁴² Direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006.

procent av männen och 83 procent av kvinnorna använder internet dagligen. Samma undersökning visar att 4 procent av männen och 3 procent av kvinnorna över 65 års ålder aldrig använder internet. Även rapporten Svenskarna och internet 2019 visar att en majoritet av svenskarna använder internet dagligen och känner sig digitalt delaktiga.

Digital delaktighet har visat sig vara viktigt för äldre i samband med den pågående pandemin, och därför har PTS fått i uppdrag av regeringen att bidra till tillgänglighet och användning av it och elektroniska kommunikationstjänster för äldre med anledning av pandemin.⁴³

Begripsams undersökning Svenskarna med funktionsnedsättning och internet 2019 visar att personer med funktionsnedsättning oftare känner sig utanför digital delaktighet. För att främja digital delaktighet har regeringen beviljat medel till Digidel, som samordnar och sprider kunskap om digital delaktighet för alla.⁴⁴ För att säkra att digital förvaltning är för alla oavsett funktionsförmåga påbörjade Myndigheten för digital förvaltning 2019 en övervakning av webbplatser som omfattas av lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Tillit till digitala tjänster

Hur stor andel av befolkningen som handlar på nätet är en indikator på tillit och förtroende för digitala tjänster; det visar på att det finns förtroende för att genomföra ekonomiska transaktioner via internet. Andelen som handlade på nätet under 2019 var 82 procent i Sverige, vilket är en ökning från 78 procent 2018. EU-snittet är 63 procent, enligt Eurostat.

Enligt Svenskarna och internet 2019 använde 84 procent av befolkningen e-legitimationen mobilt bank-id och 79 procent betaltjänsten Swish. Samma undersökning visar att 80 procent av internetanvändarna känner sig trygga och säkra vid en betalning över internet.⁴⁵

Digital säkerhet lyfts fram i statistik från Datainspektionen som visar att antalet anmälda personuppgiftsincidenter ökade med ca 30 procent under 2019 jämfört med 2018. Ökningen återfinns främst inom offentlig sektor. År 2019 inkom 3 410 anmälningar om personuppgiftsincidenter.

Brottslighet i den digitala miljön är av betydelse för upplevd digital trygghet och tillit. Officiell kriminalstatistik från 2019 framtagen av Brottsförebyggande rådet (Brå) visar att antalet anmälda bedrägeribrott på internet och i övrigt var ca 228 000. Det är en minskning med 4 procent sedan 2018. Digital trygghet undersöks av Brå i Nationella trygghetsundersökningen, och mätningarna visar att 28

⁴³ I2020/01296/D.

⁴⁴ I2019/00072D, I2020/00035/D.

⁴⁵ Se även utg.omr. 2 avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella institutioner om fortsatt minskad kontant användning och ökade elektroniska betalningar.

procent av befolkningen (16–84 år) oroade sig för bedrägerier på internet 2019, vilket är en ökning från 2018 då andelen var 25 procent.

Digital innovation och datadriven utveckling

I resultatredovisningen redogörs för att det finns goda förutsättningar för digital innovation och datadriven utveckling i Sverige.⁴⁶ I internationella jämförelser placerar sig Sverige på första plats i EU:s European Innovation Scoreboard 2020, på andra plats i Global Innovation Index 2019 och på femte plats i Bloomberg Innovation Index 2020.

Regeringen har gett Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att förbereda etablerandet av europeiska digitala innovationshubbar,⁴⁷ och att stödja regeringen i genomförandet av samverkansprogram,⁴⁸ bl.a. Näringslivets digitala strukturomvandling.

Enligt DESI 2020 använder endast 10 procent av företagen i Sverige stora datamängder i sin verksamhet. Regeringen har gett Tillväxtverket i uppdrag att främja små och medelstora företags förmåga att använda data som strategisk resurs.⁴⁹

I en rapport från Myndigheten för digital förvaltning bedöms ett fullständigt införande av AI-teknik (artificiell intelligens) innebära en ekonomisk nytta för samhället om 140 miljoner kronor årligen.⁵⁰ Regeringen har gett Myndigheten för digital förvaltning och Lantmäteriet i uppdrag att förbättra förmågan i offentlig förvaltning att bedriva datadriven innovation, detta genom att testa ny teknik vid automatiserade processer.⁵¹

När det gäller öppna data i offentlig förvaltning hamnar Sverige på plats 23 av 28 i DESI 2020. I Organisationen för ekonomiskt samarbete och utvecklings (OECD) mätning Our Data Index hamnar Sverige på plats 33 av 35 länder. Den nationella portalen för att tillgängliggöra öppna data opnadata.se har blivit dataportalen.se, där antalet öppna dataset har ökat från 1 235 i oktober 2018 till 5 922 i mars 2020.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör ge samtliga myndigheter i uppdrag att öka utbudet av och tillgängligheten till öppna data samt se till att de statliga myndigheterna tillgängliggör offentliga handlingar i maskinavläsningsbart skick.⁵²

Myndigheten för digital förvaltning har på uppdrag av regeringen varit projektledare för Hack for Sweden, vilket är ett samverkansprojekt mellan 45 myndigheter

⁴⁶ Digital innovation var tidigare ett delområde inom digitaliseringspolitiken.

⁴⁷ I2019/01685/D och N2019/03212/EIN, N2019/03186/SSS [delvis] och N2019/01072/EIN.

⁴⁸ N2019/03094/EIN.

⁴⁹ I2019/01966/D.

⁵⁰ I2019/01416/DF och I2019/01020/DF.

⁵¹ I2019/03237/DF.

⁵² bet. 2017/18:FiU25 punkt 2, rskr. 2017/18:180.

med syftet att öka kunskapen om och demonstrera värdet av att tillgängliggöra och vidareutnyttja öppna data.⁵³ Under våren 2020 genomförde myndigheten en digital innovationstävling, Hack the Crisis, med anledning av den pågående pandemin. Antalet deltagare var 7 400. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn fortsätter. Utredningen som har i uppdrag att genomföra direktivet i svensk rätt och att ur ett rättsligt perspektiv främja och stödja den offentliga förvaltningens arbete med öppna data och annan digital information har förlängts. Öppna data-utredningen har lämnat ett delbetänkande⁵⁴ till energi- och digitaliseringsministern.

Digital ledning

Inrättandet av Myndigheten för digital förvaltning och Digitaliseringsrådet anses utgöra viktiga beståndsdelar i arbetet med utveckling och styrning av digitaliseringspolitiken.

Mjuk digital infrastruktur

I december 2019 beslutade regeringen att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte och ett nationellt ramverk för grunddata inom den offentliga förvaltningen. Arbetet leds av Myndigheten för digital förvaltning.⁵⁵

Bredband

I en internationell jämförelse av hur väl bredbandsinfrastrukturen är utbyggd, DESI 2020, är Sverige rankat på andra plats på området uppkoppling, jämfört med fjärde plats föregående år. Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 1 Gbit/s eller tillgång till det i sin absoluta närhet⁵⁶ fortsätter att öka. År 2019 var den 92 procent, en ökning från 80 procent 2018. Ökningen är mest påtaglig i glesbygden utanför tätort och småort. Skillnaden mellan glesbygdsområden och tätbebyggda områden är ca 36 procentenheter. Indikatorerna för delmålet om bredband redovisas i tabell 4.2 i budgetpropositionen.

Regeringens utgångspunkt för bredbandsutbyggnaden är en marknadsmässig utbyggnad som kompletteras med offentliga insatser. PTS visar på att marknadsaktörernas investeringar i fasta och mobila nät uppgick till ca 12,8 miljarder kronor under 2019.

⁵³ I2020/00911/DF.

⁵⁴ SOU 2020:55.

⁵⁵ I2019/03306/DF och I2019/03307/DF.

⁵⁶ Med den absoluta närheten avses hushåll och företag som finns i byggnader som inte är anslutna med t.ex. fiber, men där fiberkabel finns i närheten av byggnaden.

För att utbyggnaden av fasta och mobila nät ska utföras även i områden där marknadsaktörerna inte investerar har regeringen möjliggjort stöd för bredbandsutbyggnad i landsbygdsprogrammet och i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. Omfattningen av satsningen på bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet är ca 4,45 miljarder kronor. Den 31 december 2019 hade 113 projekt slutförts med stöd av landsbygdsprogrammet. Efter förslag i budgetpropositionen⁵⁷ för 2020 satsas 650 miljoner kronor på ett nytt stödsystem för utbyggnad av bredband 2020–2022. Stödet administreras av PTS och ges fr.o.m. den 1 juni 2020.

Tillgången till funktionellt internet och telefoni bedöms som god. Under 2019 tog PTS emot 23 ansökningar om stöd för samhällsomfattande tjänster. PTS visar i sin senaste undersökning att det fortfarande är ca 300 hushåll och företag som saknar möjlighet till direkt uppkoppling för grundläggande internet, en hastighet om lägst 10 Mbit/s. Bedömningen är att det är färre som saknar tillgång till telefoni. PTS mobil täcknings- och bredbandskartläggning visar att den geografiska täckningen för mobiltelefoni fortfarande är mycket god i Sverige.

Elektronisk kommunikation

Utvecklingen av pris och villkor på marknaden redovisas sammantaget som god. Lägsta mediankostnaden för bredbandsabonnemang och mobilt bredband uppvisade små förändringar mellan 2018 och 2019. Enligt PTS rapport Svensk telekommarknad fortsatte mängden datatrafik i mobilnätet att öka under 2019. Privata mobilabonnemang på mobilt bredband genererade i genomsnitt 32 gigabyte per abonnemang och månad.

Det finns ett ökat fokus på säkerhet i utvecklingen av elektronisk kommunikation. PTS har fortsatt att förbereda frekvensband för 5G-användning. Sverige har genom PTS och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) varit drivande i arbetet inom EU i enlighet med kommissionens rekommendationer att ta fram åtgärder för 5G-säkerhet. PTS är en av tillsynsmyndigheterna som har fått ett utökat tillsynsansvar för elektronisk kommunikation och posttjänster.

Operatörer som tillhandahåller ett s.k. allmänt kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera avbrott och störningar av betydande omfattning till PTS. Under 2019 rapporterades 47 betydande avbrott och störningar, vilket är några färre än året före.

PTS har genomfört ett antal robusthetshöjande åtgärder för att stärka förmågan inom området elektronisk kommunikation. Åtgärderna ska även ge en stärkt förmåga vid höjd beredskap.

⁵⁷ Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22, bet. 2019/20:TU1, rskr. 2019/20:111.

Vidare har PTS tagit fram en inriktning för totalförsvarsplaneringen inom elektronisk kommunikation för perioden 2020–2025 för att skapa en sammanhållen planeringsprocess för totalförsvaret. Enligt ett regeringsuppdrag har PTS lämnat in ett underlag för den fortsatta inriktningen av det civila försvaret.

Post

Under 2019 fanns det 27 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Under de senaste åren har Postnords marknadsandel minskat, men under 2019 ökade marknadsandelen till strax under 80 procent, och Citymail Sweden AB minskade i marknadsandel. Nedgången i brevvolyt mellan 2018 och 2019 var 10,5 procent.

Enligt postförordningen (2010:1049) ska 95 procent av inrikes enstaka brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar. Postnord uppfyllde befodringskraven genom att 97,7 procent av breven delades ut i tid under 2019. Tvådagarsbefordran introducerades 2018; då var andelen brev som delades ut inom tidsramen 98,6 procent.

Antalet klagomål om postfrågor till PTS under 2019 var 1 452, en minskning från 1 796 stycken 2018. Av de klagomål som berörde en specifik operatör rörde ca 70 procent Postnord, vilket är en ökning från 66 procent 2018. Klagomålen om paketdistribution under 2019 avsåg till stor del Postnords hantering av postförsändelser som skickats från länder utanför EU. I fråga om postutdelningen berörde problemen försändelser som av något skäl inte kommit fram eller delats ut för sent eller att mottagaren av misstag fått någon annans brev.

Med stöd av postlagen (2010:1045) och Europaparlamentets och rådets förordning 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster samlade PTS för första gången in uppgifter om paketleveranstjänster. Uppgifterna visade att det 2018 postades 246 miljoner paket i Sverige, och av dem var 31,4 miljoner från avsändare utanför Sverige. Sammanlagt utgör inrikesmarknaden för paketleveranser 74 procent av marknaden. PTS granskning av Postnords priser för gränsöverskridande paketleveranstjänster utifrån EU-förordningen visade att inga priser var för höga.

Grundläggande betaltjänster

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.⁵⁸

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2017:869) om bevakning av grundläggande betaltjänster årligen bedöma om samhällets behov av grundläggande betal-

⁵⁸ Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

tjänster är tillgodosett. Av länsstyrelserna är det 17 av 21 som bedömer att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner eftersom det finns god tillgång till digitala betalningstjänster.

Enligt en rapport från länsstyrelserna upplever dock personer som inte är digitalt delaktiga att det finns problem med tillgången till grundläggande betaltjänster, t.ex. på grund av antalet platser för kontantuttag och betalningsförmedling med personlig service har minskat. Svårigheten är vanligare bland äldre och personer med funktionsvariation men även hos asylsökande och nyanlända.

Antalet betaltjänstombud som är finansierade med medel beslutade av länsstyrelserna var 46 i november 2019. PTS bedömer, baserat på statistik från Tillväxtverket, att de statligt finansierade ombuden lett till att 53 000 personer i genomsnitt har fått 19 kilometer kortare avstånd till närmaste servicepunkt för kontantuttag.⁵⁹

3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet betonade i sitt budgetbetänkande⁶⁰ 2019 att det är viktigt att regeringens redovisning så långt som möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna inom politiken för informationssamhället. Utskottet lyfte fram att dialogen med regeringen har resulterat i tydligare och mer ändamålsenlig resultatredovisning, vilket utskottet välkomnade. Vidare ansåg utskottet att utvecklingen av resultatredovisningen stärkts av dialogen där regeringen motiverat förändringar utifrån utskottets ställningstaganden och uppföljningar.

Utskottet noterade att det i förra årets budgetproposition saknades hänvisning till hur de riksdagsbundna målen kopplar till Agenda 2030-målen. Utskottet underströk då betydelsen av att sådana kopplingar görs.

Utskottet konstaterade att det fanns indikatorer för digitaliseringspolitiken men inte för delmålen postsektorn och grundläggande betaltjänster. Utskottet ansåg att det vore positivt med indikatorer även för uppföljningen av delmålen.

3.3.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Resultatredovisningens struktur

Uppföljningsgruppen noterar att det finns indikatorer för alla målområden, även för målen postsektorn och grundläggande betaltjänster. Vidare noterar gruppen att tidigare års digitaliseringsstrategi och delområden för digitaliseringspolitiken inte utgör en del av resultatredovisningen i årets budgetproposition. De indikatorer som anses vara centrala för resultatuppföljningen presenteras i tabeller som visar utvecklingen över tid. Gruppen ser gärna att arbetet med redovisning av resultaten för digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de riksdagsbundna målen, regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare. Det är

⁵⁹ Prop. 2019/20:23.

⁶⁰ Bet. 2019/20:TU1.

även önskvärt att regeringen anger vilka indikatorer som bedöms som mest centrala.

Andra bedömningsgrunder presenteras i löpande text. Måtten för indikatorerna redogörs inte för i resultatredovisningen, vilket är av relevans för uppföljningen. Dessutom saknas kommentarer om indikatorernas värden.

Gruppen anser att de indikatorer som regeringen bedömer vara centrala för uppföljningen också kommenteras i den löpande texten. Bedömningsgrunderna från olika rapporter och utredningar utgör dock ett bra underlag för en kvalitativ uppföljning.

Då de mest centrala indikatorerna för digitaliseringspolitiken är hämtade från statistiska internationella undersökningar anser gruppen att det är av relevans att metoden för dessa undersökningar förtydligas. Gruppen noterar att metoden för undersökningen DESI har ändrats. Däremot är det inte förtydligt eller kommenterat hur den är ändrad. Gruppen anser att det är av relevans för resultatuppföljningen att den nya metoden beskrivs för att kunna avgöra om resultaten som redovisas är jämförbara med tidigare år. Detta gäller även för mätningar utförda av PTS.

Bedömningar av redovisade resultat

I resultatavsnitten blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket försvårar redovisningen av den totala utvecklingen inom området för digitaliseringspolitiken. Dock anser gruppen att det är positivt att det görs framsteg inom olika digitaliseringsområden samt att Sverige håller en fortsatt jämn nivå i internationella undersökningar.

Förra året sorterades indikatorerna för digitaliseringspolitiken i delområden utifrån digitaliseringsstrategin för att skapa struktur i resultatredovisningen och visa på tydliga kopplingar mellan mål, indikator och resultat. I årets budgetproposition är digitaliseringsstrategins delområden borta. Centrala indikatorer presenteras i stället i inledningen av resultatredovisningen och därefter i tabeller som visar på utvecklingen över tid. Gruppen ser positivt på att indikatorerna kan följas över flera års tid.

Europeiska kommissionen skickade under 2019 en formell underrättelse om att den anser att Sverige inte lever upp till kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden. Uppföljningsgruppen anser att det är av relevans att regeringen i kommande budgetproposition redogör för de vidtagna åtgärderna för att Sverige ska uppfylla kraven i framtiden.

I årets budgetproposition redogör regeringen för att det pågår ett arbete för att främja utvecklingen av nya tekniker som 5G och 6G. Det handlar bl.a. om att anpassa EU-reglerna till Sveriges marknadsstruktur med ett flertal regionala och lokala bredbandsoperatörer. Uppföljningsgruppen önskar att regeringen återkommer

i fråga om harmonisering av radiofrekvensanvändningen samt om spektrumauktionerna i kommande års budgetproposition.

Nya indikatorer för resultatuppföljning av postsektorn och grundläggande betaltjänster har efterfrågats, och gruppen anser att det är positivt att sådana har tillkommit i årets budgetproposition. Uppföljningsgruppen noterar att antalet inkomna klagomål om postfrågor återigen har sjunkit. Uppföljningsgruppen konstaterar också att redovisningen visar på att befodringskraven om att minst 95 procent av inrikes brev ska ha lämnats ut i tid uppfylls. Slutligen anser uppföljningsgruppen att det är positivt att fler personer fick närmare till servicepunkter för grundläggande betaltjänster under 2019.