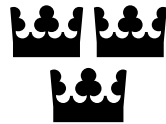


Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2018

Kommunikationer

Innehållsförteckning

Tabellförteckning.....	5
Diagramförteckning	9
1 Förslag till riksdagsbeslut	11
2 Kommunikationer	15
2.1 Omfattning.....	15
2.2 Utgiftsutveckling	15
2.3 Skatteutgifter.....	16
2.4 Mål för utgiftsområdet.....	16
3 Transportpolitik.....	19
3.1 Omfattning.....	19
3.2 Utgiftsutveckling	19
3.3 Skatteutgifter.....	20
3.4 Mål.....	22
3.5 Resultatredovisning.....	23
3.5.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	23
3.5.2 Resultat.....	23
3.5.3 Analys och slutsatser	36
3.5.4 Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025	37
3.6 Politikens inriktning	46
3.6.1 Öka transportsystemets kapacitet, robusthet, tillförlitlighet, användbarhet, säkerhet och miljöanpassning för jobb och utveckling i hela landet	46
3.6.2 Hela landet ska växa.....	48
3.6.3 Krisberedskap och det civila försvaret.....	50
3.6.4 Hållbara persontransporter	51
3.6.5 Hållbara godstransporter	51
3.6.6 Nystart för Nollvisionen.....	53
3.6.7 Ökad och säker cykling.....	55
3.6.8 Uppföljning av transportpolitiken.....	55
3.7 Budgetförslag.....	56
3.7.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	56
3.7.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	68

3.7.3	1:3 Trafikverket	72
3.7.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet	74
3.7.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	74
3.7.6	1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	75
3.7.7	1:7 Trafikavtal.....	75
3.7.8	1:8 Viss internationell verksamhet	77
3.7.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	78
3.7.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	79
3.7.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	80
3.7.12	1:12 Transportstyrelsen	85
3.7.13	1:13 Trafikanalys	89
3.7.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	89
3.7.15	1:15 Sjöfartsstöd.....	94
3.7.16	Sjöfartsverket.....	94
3.7.17	Luftfartsverket.....	99
4	Politiken för informationssamhället	105
4.1	Omfattning	105
4.2	Utgiftsutveckling.....	106
4.3	Mål för området	106
4.4	Resultatredovisning	106
4.4.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	106
4.4.2	Digitaliseringspolitik.....	108
4.4.3	Post	115
4.4.4	Grundläggande betaltjänster.....	117
4.5	Politikens inriktning.....	118
4.5.1	Digitaliseringspolitik.....	118
4.5.2	Post	120
4.5.3	Grundläggande betaltjänster.....	120
4.6	Budgetförslag	120
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	120
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	122
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	123
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	124
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	125

Tabellförteckning

Tabell 1.1	Anslagsbelopp	12
Tabell 1.2	Beställningsbemyndiganden	13
Tabell 2.1	Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	15
Tabell 2.2	Härledning av ramnivån 2018–2020. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
Tabell 2.3	Ramnivå 2018 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
Tabell 2.4	Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
Tabell 3.1	Utgiftsutveckling inom området Transportpolitik	19
Tabell 3.2	Skatteutgifter inom transportområdet	21
Tabell 3.3	Preliminära uppgifter om personkilometer resp. tonkilometer per trafikslag (för spårbunden trafik redovisas enbart järnväg, som är det huvudsakliga statliga ansvarsområdet inom spårbunden trafik)	25
Tabell 3.4	Omkomna per trafikslag könsuppdelat exkl. suicid	31
Tabell 3.5	Uppföljning av den Nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur	38
Tabell 3.6	Verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder	39
Tabell 3.7	Uppföljning av investeringsområden i nationell plan (väg och järnväg)	39
Tabell 3.8	Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående Nationella planen för transportsystemet	39
Tabell 3.9	Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2016 (branschindex)	41
Tabell 3.10	Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2016 (nettoprisindex)	42
Tabell 3.11	Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna (länsplaner) under planperioden 2014–2025	43
Tabell 3.12	Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2014–2025	43
Tabell 3.13	Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter	44
Tabell 3.14	Belägningsunderhåll per vägtyp	45
Tabell 3.15	Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	56
Tabell 3.16	Intäkter som Trafikverket disponerar	58
Tabell 3.17	Intäkter som Trafikverket inte disponerar	58
Tabell 3.18	Investeringsplan för Trafikverket	60
Tabell 3.19	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	61
Tabell 3.20	Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	63

Tabell 3.21	Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån.....	64
Tabell 3.22	Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar	65
Tabell 3.23	Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter	67
Tabell 3.24	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	68
Tabell 3.25	Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	68
Tabell 3.26	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	69
Tabell 3.27	Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	72
Tabell 3.28	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	72
Tabell 3.29	Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	72
Tabell 3.30	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:3 Trafikverket.....	73
Tabell 3.31	Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet	74
Tabell 3.32	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet	74
Tabell 3.33	Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	74
Tabell 3.34	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	74
Tabell 3.35	Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	75
Tabell 3.36	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	75
Tabell 3.37	Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal	75
Tabell 3.38	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal.....	76
Tabell 3.39	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:7 Trafikavtal	77
Tabell 3.40	Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet	77
Tabell 3.41	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:8 Viss internationell verksamhet	77
Tabell 3.42	Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	78
Tabell 3.43	Uppdragsverksamhet.....	78
Tabell 3.44	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	78
Tabell 3.45	Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	79
Tabell 3.46	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	80
Tabell 3.47	Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm	80
Tabell 3.48	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	81
Tabell 3.49	Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar	82
Tabell 3.50	Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts	83
Tabell 3.51	Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar.....	83

Tabell 3.52	Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter	84
Tabell 3.53	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	85
Tabell 3.54	Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen	85
Tabell 3.55	Offentligrättslig verksamhet	85
Tabell 3.56	Offentligrättslig verksamhet 2018 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag	86
Tabell 3.57	Avgiftsfinansierade transfereringar	87
Tabell 3.58	Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.....	87
Tabell 3.59	Uppdragsverksamhet	87
Tabell 3.60	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:12 Transportstyrelsen	88
Tabell 3.61	Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys	89
Tabell 3.62	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:13 Trafikanalys	89
Tabell 3.63	Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	89
Tabell 3.64	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	90
Tabell 3.65	Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar.....	91
Tabell 3.66	Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts	92
Tabell 3.67	Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar	92
Tabell 3.68	Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter	93
Tabell 3.69	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	94
Tabell 3.70	Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd	94
Tabell 3.71	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:15 Sjöfartsstöd	94
Tabell 3.72	Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden	95
Tabell 3.73	Översikt av de ekonomiska målen	96
Tabell 3.74	Prognos för Sjöfartsverkets resultat	96
Tabell 3.75	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	98
Tabell 3.76	Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden	99
Tabell 3.77	Översikt av de ekonomiska målen	100
Tabell 3.78	Prognos för Luftfartsverkets resultat	100
Tabell 3.79	Investeringsplan för Luftfartsverket.....	103
Tabell 4.1	Utgiftsutveckling inom Politiken för informationssamhället.....	105
Tabell 4.2	Indikatorer för måluppfyllelse – digitaliseringspolitik	108
Tabell 4.3	Anställda i åldern 16–64 år inom it	110
Tabell 4.4	Andel av brev som inlämnats till Postnord för övernattbefordran och som utdelats dagen efter inlämning	116
Tabell 4.5	Utvecklingen totalt brevmarknaden	116
Tabell 4.6	Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen	120
Tabell 4.7	Offentligrättslig verksamhet	121
Tabell 4.8	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:1 Post- och telestyrelsen.....	121

Tabell 4.9	Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	122
Tabell 4.10	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	122
Tabell 4.11	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	123
Tabell 4.12	Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster	123
Tabell 4.13	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	124
Tabell 4.14	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster	124
Tabell 4.15	Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation....	124
Tabell 4.16	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation	124
Tabell 4.17	Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	125
Tabell 4.18	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	125
Tabell 4.19	Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	126

Diagramförteckning

Diagram 3.1	Indexerat inrikes persontransportarbete (personkilometer) och godstransportarbete (tonkilometer) samt index över BNP-utvecklingen.....	25
Diagram 3.2	Barns skolresor	29
Diagram 3.3	Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter.....	33
Diagram 3.4	Nya personbilars CO ₂ -utsläpp.....	33
Diagram 4.1	Inrapporterade incidenter till PTS	112

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att för 2018 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 39 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.7.1),
2. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),
3. bemyndigar regeringen att för 2018 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),
4. godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2018–2020 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.16),
5. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17),
6. bemyndigar regeringen att för 2018 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17),
7. godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2018–2020 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.17),
8. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2018 (avsnitt 4.6.1),
9. för budgetåret 2018 anvisar ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1,
10. bemyndigar regeringen att under 2018 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som anges i tabell 1.2.

Tabell 1.1 Anslagsbelopp*Tusental kronor***Anslag**

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

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden*Tusental kronor*

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	106 229 000	2019–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 745 000	2019–2022
1:7 Trafikavtal	5 545 000	2019–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	29 676 000	2019–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	7 538 000	2019–2037
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	200 000	2019–2021
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2019–2022
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	195 000	2019–2022
Summa beställningsbemyndiganden under utgiftsområdet	178 173 000	

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

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

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2016	Budget 2017 ¹	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Transportpolitik	49 726	54 731	54 998	55 982	59 050	60 401
Politiken för informationssamhället	361	427	419	437	437	432
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	50 087	55 158	55 417	56 419	59 487	60 833

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Regeringen föreslår att 56 419 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2018. För 2019 beräknas anslagsnivån till 59 487 miljoner kronor och för 2020 till 60 833 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2018–2020 jämfört med statens budget för 2017 fördelat på olika komponenter. Den årliga pris- och löneomräkningen av anslagen för förvaltningsändamål som görs för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen.

Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2018–2020. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	55 115	55 115	55 115
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	599	1 363	2 224
Beslut	1 231	3 300	3 738
Varav BP18 ³	905	860	860
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volym	-164	-170	-123
Överföring till/från andra utgiftsområden	-119	-120	-120
Varav BP18 ³	-119	-119	-119
Övrigt	-243	0	0
Ny ramnivå	56 419	59 487	60 833

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2018 realekonomiskt fördelat på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2018 realekonomiskt fördelat. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2018
Transfereringar ¹	6 214
Verksamhetsutgifter ²	24 059
Investeringar ³	26 146
Summa ramnivå	56 419

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2016 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas normalt i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter.

I avsnitt 3.3 redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Prognos 2017	Prognos 2018
Transportpolitik	25 820	27 600
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	25 820	27 600

2.4 Mål för utgiftsområdet

Mål för transportpolitiken

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

utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131), se även avsnitt 3.4 Mål.

Mål för politiken för informationssamhället

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

Digitaliseringspolitik

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

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

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

Post

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045) (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Grundläggande betaltjänster

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

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

I området ingår infrastruktur och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafik-

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

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom området Transportpolitik

Miljoner kronor

	Utfall 2016	Budget 2017 ¹	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
<i>Transportpolitik</i>						
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	20 228	24 124	24 089	25 513	25 936	26 189
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 534	21 556	21 583	21 347	23 595	24 538
1:3 Trafikverket	1 248	1 305	1 330	1 387	1 417	1 441
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388	188	188	188	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162	62	62	62	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	80	83	83	167	196	196
1:7 Trafikavtal	752	920	910	930	960	958
1:8 Viss internationell verksamhet	25	29	28	29	29	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48	48	48	54	54	55
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	383	150	170	150	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 126	1 449	1 823	1 529	1 666	1 688
1:12 Transportstyrelsen	2 075	2 093	2 092	2 140	2 149	2 185
1:13 Trafikanalys	67	65	67	68	68	69
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 123	1 027	1 050	900	1 017	1 042
1:15 Sjöfartsstöd	1 486	1 632	1 473	1 518	1 563	1 610
Summa Transportpolitik	49 726	54 731	54 998	55 982	59 050	60 401

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2016 uppgick de totala utgifterna inom transportområdet till 49 726 miljoner kronor. Prognosen för 2017 avseende de totala utgifterna uppgår till 54 998 miljoner kronor.

Den successiva ökningen av anslagsmedel har sitt ursprung i infrastruktursatsningar i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) samt ytterligare 2 000 miljoner kronor till medfinansiering till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Under 2016 genomfördes efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:100) en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under perioden 2016–2018 med 1 240 miljoner kronor per år, ytterligare förstärkning av underhållet till järnväg med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för åtgärder på järnväg i landsbygd, 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 på vägunderhåll i landsbygd, totalt 100 miljoner kronor 2016 och 2017 på åtgärder som främjar användandet av cykel samt slutligen 850 miljoner kronor 2016–2019 på åtgärder som främjar kollektivtrafik på landsbygd.

Utöver dessa satsningar genomfördes efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapacitet och robusthet i transportsystemet samt en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018 i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100).

Regeringen föreslog i propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) 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). Med anledning av riksdagens beslut höjdes utvecklings- och vidmakthållandeanslagen beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr.

2016/17:100) med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning höjdes anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 1 000 miljoner kronor 2020 och anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* höjdes med 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020.

Regeringens förslag till anslag 2018 för transportområdet uppgår till sammanlagt 55 982 miljoner kronor. För 2019 och 2020 beräknas anslagen till sammanlagt 59 050 miljoner kronor och 60 401 miljoner kronor.

3.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner, där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget. Många av skatterna har införts för att nå vissa mål med samhällsutvecklingen inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på statsbudgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse *Redovisning av skatteutgifter 2017* (skr. 2016/17:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer inom transportområdet.

Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportområdet

Miljoner kronor

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

Källa: Redovisning av skatteutgifter 2017 (skr. 2016/17:98).

Personbefordran

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

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, anges energiskattesatserna på bränslen. I praktiken utgörs nästan all bensin och dieselbränsleanvändning av miljöklass 1. År 2017 motsvarar skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 42,9 öre/kWh medan dieselbränsle i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 25,0 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår därför till 17,9 öre/kWh. Skattesatsen för dieselbränsle i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a LSE betalas ingen energiskatt för naturgas och gasol som drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § LSE gäller energiskattebefrielse för biogas som motorbränsle. Genom 7 kap. 3 c § LSE ges befrielse från 88 procent av energiskatten för etanol i bensin. Om biomassan i bensin utgörs av annan beståndsdel än etanol, ges full befrielse från energiskatten. För Fame (fettsyrametylester) som låginblandas i dieselbränsle ges befrielse från 36 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle (se 7 kap. 3 d § LSE). Om biomassan i dieselbränsle utgörs av annan beståndsdel än Fame ges full befrielse från energiskatten. Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § andra stycket LSE att befrielse ges från hela energiskatten för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller fossilt dieselbränsle men som framställt av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. HVO (hydrerade vegetabiliska oljor och fetter), eller syntetiska motorbränslen. Höginblandad Fame ges befrielse från 63 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle (se 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE). Etanol i E85 ges befrielse från 92 procent av energiskatten på bensin se 7 kap. 3 a § andra stycket LSE. Andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges full energiskattebefrielse enligt 7 kap. 3 a § första stycket 3 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § första stycket 1 LSE gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnelbana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller energiskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. diesel-drivna järnvägsfordon). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

Energiskattebefrielse för flygfotogen, flygbensin och andra bränslen än bensin vid yrkesmässig luftfart följer av 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § 4 LSE. Flygbränsle som förbrukas i luftfartyg beskattas dock när luftfartyget används för privat ändamål. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. diesel-drivna järnvägsfordon). Normen utgörs av full koldioxidskattesats.

3.4 Mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns 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). De två målen är jämbördiga och har konkretiserats i form av ett antal preciseringar.

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. Trans-

portsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transport-behov.

Funktionsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

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

Hänsynsmål

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

Hänsynsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.

- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. Visionen är en fossilfri fordonsflotta. För att målsättningarna på klimatområdet ska nås och Sverige ska kunna ha en fossilfri fordonsflotta krävs kraftfulla insatser.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

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

3.5 Resultatredovisning

3.5.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen har valt att använda nedan angivna indikatorer för att beskriva resultat inom det transportpolitiska området. Regeringen uppdrog åt Trafikanalys i september 2016 att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen (N2016/05490/TS) respektive att föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet (N2016/05492/TS). Trafikanalys har redovisat uppdragen. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Funktionsmål – tillgänglighet

Tillgänglighet

- Geografisk tillgänglighet.
- Transportarbete per transportmedel.

- Trängsel i väg- och järnvägssystemet.

Tillförlitlighet

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

Kvalitet

- Vägnätets kvalitet.
- Resenärers upplevelser av kvalitet.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och ökad hälsa

Trafiksäkerhet

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

Begränsad klimatpåverkan

- Koldioxidutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Andel förnybar energi.

Bidrag till övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

- Frisk luft.
- Buller.
- Landskap.

3.5.2 Resultat

Det övergripande transportpolitiska målet

Den transportpolitiska måluppfyllelsen har utvecklats i långsam takt sedan målen antogs av riksdagen 2009. Det övergripande transportpolitiska målet lyfter aspekterna samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet. Funktions- och hänsynsmålen konkretiserar delar av det

övergripande målet, bl.a. flera hållbarhetsaspekter.

Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att uppnå den högsta möjliga välfärden för medborgarna. Beräkningar av samhällsekonomisk effektivitet omfattar effekter som är kvantifierbara och förutsätter att effekterna kan värderas direkt eller indirekt. Där så är rimligt bör beräkningarna därför kompletteras med bedömningar av effekter som inte beräknats samt med känslighetsanalyser. De samhällsekonomiska nyttorna med transporter är framför allt kopplade till syftet med transporten, t.ex. att nå arbete eller en fritidsaktivitet, eller att leverera varor. Kostnaderna kan delas upp i marginalkostnader, dvs. kostnader som orsakas av användandet, respektive investeringar och fasta kostnader för drift och underhåll.

Marginalkostnaderna är dels interna, sådana som beaktas av den som gör transporten, dels externa, dvs. sådana som drabbar exempelvis miljön eller andra trafikanter. De externa effekterna kan ibland vara svåra att fastställa, eftersom de inte är fullt ut kända och mätbara, och även värderingen av effekterna kan innebära svårigheter och göras med olika utgångspunkter. Enligt samhällsekonomisk teori används transportsystemet effektivt när användaren kunnat väga in de externa kostnaderna i sitt beslut, vilket möjliggörs om kostnaderna internaliseras med exempelvis skatter eller avgifter.

Baserat på tillgängliga och kvantifierbara data har Trafikanalys beräknat den s.k. internaliseringsgraden för olika transportmedel. Persontrafik på väg bär nu i större utsträckning än tidigare de kända och kvantifierbara samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Detta tack vare den tekniska utvecklingen som drivs framåt av EU-lagstiftning samt att nationella styrmedel som skatter och avgifter har ökat.

Det är framför allt för bensindrivna bilar på landbygden som internaliseringsgraden är hög medan dieseldrivna bilar, och då framför allt i tätort, fortfarande inte betalar lika mycket som de kostnader de orsakar. Persontågstrafik betalar i stort för de externa effekter som kunnat identifieras och kvantifieras. För flyg är uppgifterna mer osäkra men framför allt står utrikes flygresor inte för sina kostnader.

Godstransporter på väg täcker inte sina kostnader och framför allt transporter av gods med tunga fordon i tätort har ännu betydande icke

internaliserade kostnader. Godstrafiken på järnväg står inte heller för sina kostnader, som framför allt utgörs av slitagekostnader på infrastrukturen. Sjöfarten har lägst icke-internaliserade kostnader av samtliga trafikslag. EU:s energiskattedirektiv¹ begränsar medlemsstaternas möjligheter att beskatta fartygsbränsle. Värderingarna av de externa effekterna i beräkningarna tar inte hänsyn till av riksdag och regering beslutade mål, t.ex. avseende växthusgasutsläpp. Om de gjorde detta så skulle de externa kostnaderna för fossilintensiva trafikslag bli högre och internaliseringsgraden därmed bli lägre.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter att nyttorna överväger kostnaderna för investeringar, vilket bedöms med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Av de 13 namngivna objekt som öppnade för trafik 2016 var ca 85 procent samhällsekonomiskt lönsamma enligt kalkylen². Kalkylerna fångar dock inte alla aspekter av investeringen och är endast en del av beslutsunderlaget. Andra delar av underlaget är beskrivningar av nyttor och kostnader som inte kan beräknas, en analys av hur effekter fördelar sig geografiskt och på olika grupper samt en analys av hur en investering bidrar till de transportpolitiska målen.

Långsiktig hållbarhet omfattar social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet. Transportsystemet berörs av flera av de globala målen för hållbar utveckling, Agenda 2030, bl.a. mål 3, 9, 11 och 14. I målen anges att senast 2030 ska alla ha tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem (mål 11.2 under mål 11 om städer). Inom ramen för Agenda 2030 har Sverige åtagit sig att göra insatser både nationellt och internationellt. Mynigheterna har tagit fram underlag om hur deras verksamhet påverkar målpuppfyllelsen. I löptexten under funktions- respektive hänsynsmål

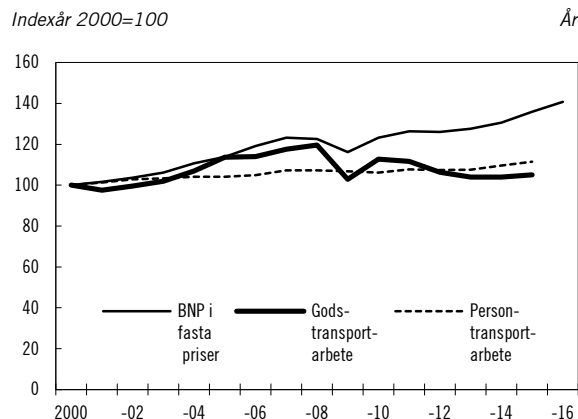
¹ Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, kallat energiskattedirektivet.

² Av de 13 namngivna objekt som öppnade för trafik 2016 kategoriseras ett i kategorin mycket hög lönsamhet, fyra som lönsamma, sex som svagt lönsamma, två som olönsamma och ett som mycket olönsamt enligt Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet (ASEK) klassificering. ASEK ansvarar för att föreslå vilka samhällsekonomiska kalkylvärden och analysmetoder som bör användas vid analys av olika former av åtgärder inom transportområdet.

redovisas, där så är relevant, kopplingar till Agenda 2030. Regeringen arbetar dessutom med att främja svenska intressen utomlands och därigenom bidra till långsiktigt hållbara transport-system även i andra länder.

Transportarbete mäts som personkilometer och tonkilometer. Det har historiskt funnits en tydlig koppling mellan ekonomisk utveckling och utvecklingen av framför allt godstransportarbetet. Den kopplingen tycks ha brutits under de senaste åren, vilket brukar kallas decoupling. Ekonomin växer således nu utan att den negativa miljöpåverkan från godstransporter ökar i samma utsträckning. Det beror delvis på att det är andra delar av ekonomin än den transport-intensiva basindustrin som växer starkast. Det handlar om att svensk konsumtion i dag i större utsträckning ger upphov till utsläpp utanför Sveriges gränser vilket inte fångas i denna statistik, men delar kan även förklaras av att en tjänstebaserad ekonomi inte är lika transport-intensiv. Persontransportarbetet fortsätter att öka, och den ökningen förklaras dels av att befolkningen växer, dels av ett ökat resande per person.

Diagram 3.1 Indexerat inrikes persontransportarbete (personkilometer) och godstransportarbete (tonkilometer) samt index över BNP-utvecklingen



Källa: Statistiska centralbyrån och Trafikanalys.

En viktig del i utvecklingen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem är bidragen från forskning och innovation. Under 2016 invigdes den första elvägen utanför Gävle. Under året har förberedelserna för världens första storskaliga pilotprojekt för självkörande bilar i stadsmiljö, DriveMe-projektet i Göteborg, fortsatt.

Regeringen lanserade den 1 juni 2016 fem strategiska samverkansprogram. Genom samverkansprogrammen kraftsamlar regeringen tillsammans med näringsliv, akademi och offentlig

sektor på områden relaterade till samhällsutmaningar och där Sverige ligger långt framme och har komparativa fördelar, se vidare under utgiftsområde 24 Näringsliv. Ett av regeringens samverkansprogram fokuserar på Nästa generations resor och transporter. Under året har flera konkreta insatser initierats. De större satsningarna rör självkörande och elektriska fordon respektive en nationell färdplan för kombinerad mobilitet. Övriga aktiviteter som initierats i samband med samverkansprogrammet är bl.a. nya former av resevanundersökningar samt innovationsupphandlingar inom drift och underhåll av järnväg och väg.

Nedan görs en bedömning av utvecklingen i förhållande till funktions- och hänsynsmålen inklusive aspekter som rör långsiktig hållbarhet.

Funktionsmål – tillgänglighet

Tillgänglighet

Tabell 3.3 Preliminära uppgifter om personkilometer resp. tonkilometer per trafikslag (för spårbunden trafik redovisas enbart järnväg, som är det huvudsakliga statliga ansvarsområdet inom spårbunden trafik)

	Luftfart	Sjöfart längs svenska kusten	Inlands-sjöfart	Järnvägs trafik på svensk järnväg	Vägtrafik längs svenska vägar
Persontransport arbete¹	3 743	827	Data saknas	12 924	130 900
	+3,3%	+1,7%		+1,4%	+2,2%
Godstransportarbete²	6	35 522	16 (data saknas)	20 243	52 247
	+0%	-1,6%		+3,4%	+2,9%

¹ Summan anger miljoner personkilometer och procenttalet är en jämförelse med 2015.

² Summan anger mättet miljoner tonkilometer och procenttalet är en jämförelse med 2015.

Källa: Trafikanalys.

Lokal och regional tillgänglighet

Lokal och regional tillgänglighet beräknas bl.a. på restider med bil mellan glesbygd och centralort, och till ett regionalt eller nationellt centrum. Restidsförändringar mellan två år beräknas av Trafikverket för att uppskatta antal personer som har fått förbättrad eller försämrade tillgänglighet. Restiden från glesbygder till närmaste

centralort har ökat under året. Detta mäts genom antal personer som har mer än en halvtimmes restid och som har fått en restidsförändring på minst en halv minut. Restiderna till regionala centrum ökade för ca 270 000 personer och minskade för ca 16 000 personer. Restidsförändringarna beror till stor del på sänkta hastighetsgränser. Trafikverket genomför en hastighetsöversyn för att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägarnas säkerhetsstandard. Restiderna till storstäder är oförändrade, räknat i antal personer med mer än en timmes restid som fått en restidsförändring på minst fyra minuter.

Under 2016 har kapaciteten i järnvägsnätet ökat, bl.a. som en följd av utbyggnad från enkelspår till dubbelspår. Exempel på dubbelspårsutbyggnad är objektet Tunneln genom Hallandsås. Trängseln på spåren, som mäts med hur stor del av tiden en linjedel är belagd med tåg, minskade 2016 jämfört med 2015. Kapacitetsutnyttjandet var högt eller medelhögt (mätt under dygnets 24 timmar) på 59 av totalt 247 linjedelar 2016.

I storstäderna påverkas tillgängligheten i vägnätet av trängsel. Under 2016 minskade trängseln i Stockholm, som annars haft en ökande trängsel under flera år. I Malmö har trängseln ökat under ett par år och den fortsatte att öka 2016. I Göteborg har trängseln varit i stort sett oförändrad de senaste åren, men 2016 ökade den.

Förflyttningar till fots är i huvudsak 5 kilometer eller kortare. Cirka 85 procent av cykelresorna är 1–10 kilometer långa och på avstånd mellan 5–100 kilometer dominerar kollektivtrafiken. Sedan resvaneundersökningen 2005/06 har andelen resor med kollektivtrafik ökat med drygt 4 procentenheter 2016. Andelen huvudförflyttningar till fots har minskat medan andelen cykelresor inte har förändrats på ett statistiskt signifikant sätt.

Den statliga medfinansieringen av kollektivtrafikanläggningar låg på ungefär samma nivå 2016 som året dessförinnan. Under 2016 betalade Trafikverket ut statlig medfinansiering för bl.a. busshållplatser, resecentrum, tillgänglighetsanpassning, säkra gångpassager, gång- och cykelvägar, hastighetsåtgärder, cirkulationsplatser och kollektivtrafikanläggningar vid flygplatser.

Statens investeringskostnader för gång- och cykelvägar har mer än fördubblats jämfört med 2012 och 2013. Antalet nya planskilda korsningar ligger på en relativt jämn nivå jämfört med tidigare år.

Trafikverket genomförde under 2016 en rad investeringar, som bidrar till förbättrade förutsättningar för cykel, gång och kollektivtrafik. Därutöver tillkommer kommunala investeringar i gång- och cykelbanor eftersom dessa primärt är ett kommunalt ansvar.

Stadsmiljöavtal, som är ett stöd till kommuner och landsting för att främja hållbara stadsmiljöer, ger stöd till investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och fr.o.m. 2017 även i anläggningar för cykeltrafik.

I budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1, utg.omr. 22) föreslog regeringen en tvåårig satsning på cykelfrämjande åtgärder: 25 miljoner kronor 2016 och 75 miljoner kronor 2017. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). Inriktningen är att dessa medel ska användas för bl.a. åtgärder i infrastrukturen som syftar till ett attraktivt och trafiksäkert cykelnät med god framkomlighet.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, punkten 1, rskr. 2014/15:123). Regeringen beslutade den 27 april 2017 om en nationell strategi för ökad och säker cykling (N2015/07365/TS m.fl.). Strategin ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling och den ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet. Strategin kommer att både följas upp och vidareutvecklas. I anslutning till arbetet med cykelstrategin har regeringen fattat beslut om ett antal uppdrag för en ökad och säker cykling. I december 2016 uppdrog regeringen åt Statens väg- och transportforskningsinstitut att ta fram en kunskapssammanställning om varför barns och ungas cyklande minskar. I uppdraget ingår också att lämna förslag till insatser för att främja ett ökat och säkert cyklande.

I april 2017 uppdrog regeringen åt Trafikanalys att ta fram en enhetlig metod för systematiska mätningar av cykeltrafik på lokal och regional nivå samt att formulera möjliga målsättningar för ökad cykling på nationell nivå. Samtidigt uppdrog regeringen år Trafikverket att under 2017 fördela 9 miljoner kronor till ideella organisationer för informations- och utbildningsinsatser som främjar ökad och säker cykling.

Regeringen lämnade i maj 2017 ytterligare två uppdrag inom cykelområdet. Boverket har i uppdrag att ta fram en samling med lärande exempel från kommuner och andra aktörer som lyckats föra in cykling i samhällsplaneringen på ett framgångsrikt sätt. Statens väg- och transportforskningsinstitut har i uppdrag att analysera och beskriva de främsta behoven inom cykelforskningen samt att ta fram förslag till hur cykelforskningen kan samordnas och stärkas.

Regeringen anser att de nu beskrivna åtgärdena innebär att riksdagens tillkännagivande om en nationell cykelstrategi är slutbehandlat.

Interregional tillgänglighet

Trafikverket gör tillgänglighetsanalyser för att identifiera brister i grundläggande tillgänglighet för interregionala resor. Trafikverket bedömer och kvantifierar grundläggande tillgänglighet genom åtta tillgänglighetskriterier för resor, som mäter tillgänglighet till exempelvis storstäder, universitet, sjukhus och internationella flygplatser. För varje kriterium finns tre nivåer, god, acceptabel och dålig tillgänglighet. Tillgängligheten har successivt förbättrats sedan målen antogs 2009 och antalet kommuner som uppfyllde alla åtta kriterierna för god tillgänglighet ökade 2016 till 95 från 92 2015. Antalet kommuner som uppfyller alla åtta kriterierna för god eller acceptabel tillgänglighet ökade till 207 stycken 2016, jämfört med 198 stycken 2015. Jämfört med i fjol har en förbättring skett. Under 2016 var det 17 kommuner, jämfört med 20 stycken året innan, som inte nådde upp till kraven som ställs för god tillgänglighet i något av kriterierna.

Interregional tillgänglighet analyseras även av Transportstyrelsen som bl.a. beräknar åtkomlighet och tillgänglighet med inrikes flyg. Av de 32 flygplatsregioner som varit med i undersökningen har 15 fått förbättrad åtkomlighet jämfört med 2015. Förbättringen var särskilt stor för Göteborg. Jämfört med 2015 har samtidigt 12 flygplatser fått en försämrad åtkomlighet under 2016. För Kristianstads och Östersunds flygplatser har försämringen varit störst. Tillgängligheten för 12 flygplatser har förbättrats, där Visby och Ängelholms flygplatser uppvisar de största förbättringarna. Samtidigt har 13 flygplatser fått en försämrad tillgänglighet jämfört med 2015, särskilt flygplatserna i Kristianstad och Skellefteå.

Internationell tillgänglighet

Antalet utrikes direktdestinationer från Swedavia AB:s flygplatser (10 stycken) har minskat 2016, från 323 destinationer 2015 till 287 destinationer 2016. Minskningen har skett på alla flygplatser förutom Arlanda flygplats, där antalet är oförändrat. Samtidigt har antalet passagerare i utrikes trafik med start från svenska flygplatser ökat med knappt en miljon passagerare mellan 2015 och 2016.

Tillgänglighet beräknas genom restiden från 32 svenska flygplatser till de mest trafikerade europeiska städerna. Köpenhamn har även inkluderats i beräkningarna som ett alternativ för de som bor i södra delen av Sverige. För Sverige förbättrades tillgängligheten. Dock har tillgängligheten minskat både för inrikes- och europa-trafiken över tid.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (bet. 2016/17:TU10, rskr. 2016/17:185). Riksdagen har vidare ansett det otilfredsställande att regeringen har valt att redovisa ett föregående tillkännagivande om en strategi för luftfarten som slutbehandlat (bet. 2016/17:KU21, rskr. 2016/17:295). I det tillkännagivandet har riksdagen tillkännagett för regeringen att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Den 26 januari 2017 beslutade regeringen om en nationell flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590/MRT). Flygstrategin togs fram i samråd med såväl bransch som myndigheter.

Flygstrategin innehåller sju fokusområden som adresserar de möjligheter och utmaningar som följer av samhälls- och omvärldsutvecklingen. Förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras samtidigt som flygets miljö- och klimatpåverkan ska minska. Flygstrategin tar upp bl.a. betydelsen av ett hållbart flygresande, rättvisa villkor och sund konkurrens, betydelsen av att utveckla Arlanda flygplats som nav och storflygplats samt ökad export av svenska varor och tjänster. Samtidigt bör flygstrategin ses i ett bredare perspektiv eftersom ambitionen är att den ska ge synergier tillsammans med strategier och initiativ på andra politikområden. Flygstrategin vägleder det fortsatta arbetet inom luftfartsområdet. Regeringen anser med detta att de båda

tillkännagivandena om en strategi för luftfarten är slutbehandlade.

Inom ramen för Transeuropeiska nätet för transporter, TEN-T, finns möjlighet att via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) ansöka om medfinansiering för studier och byggande. Fondens tredje utlysning öppnade hösten 2016 och regeringen tillstyrkte 14 ansökningar för transport- och infrastrukturprojekt som sedan skickades in till Europeiska kommissionen för utvärdering. Under hösten 2016 öppnade även en mindre utlysning för studier av projekt som kombinerar transport- och energinfrastruktur, som regeringen tillstyrkte en ansökning till.

Sjöfarten är central för Sveriges handel med omvärlden, men ytterst också för Sveriges välstånd. Det är angeläget att stärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Därför gjorde regeringen bedömningen i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1, Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 6.18) att ett system med tonnagebeskattning bör införas. Den 28 september 2016 beslutade riksdagen att införa ett frivilligt svenskt tonnagebeskattningssystem (prop. 2015/16:127, bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6). De nya reglerna i inkomstskattelagen (1999:1229) och skatteförfarandelagen (2011:1244) trädde i kraft den 20 oktober 2016.

Kvinnors och mäns resmönster

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster, vilka är en konsekvens av mer övergripande skillnader, som att kvinnor generellt tar ett större ansvar för det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning, vilket har en negativ inverkan på den ekonomiska jämställdheten. Skillnaderna i resmönster har dock utjämnats något jämfört med tidigare resvaneundersökningar för åren 2005 och 2006.

Män och kvinnor ägnar ungefär lika mycket tid för vardagsresande, men det finns stora skillnader när det gäller för vilka ärenden resorna görs. Män ägnar mer restid åt vardagsresande kopplat till förvärvsarbete eller utbildning jämfört med kvinnor. Samtidigt ägnar män mindre restid för inköp och service respektive för nära och nära jämfört med kvinnor.

Även om män och kvinnor ägnar ungefär lika lång tid åt vardagsresande, så är längden, antalet

kilometer, för mäns vardagsresande längre än kvinnors.

Män kör bil nästan 80 procent längre sträckor än vad kvinnor gör, men reser med bil som passagerare mindre än kvinnor. Vidare reser män drygt 10 procent mindre med regional kollektivtrafik jämfört med kvinnor. Män och kvinnor går till fots eller färdas med cykel ungefär lika mycket. Män är överrepresenterade bland de trafikdödade även när hänsyn tas till hur mycket de reser. Männens risk att omkomma i trafiken beräknad som antal omkomna per kilometer i vägtrafikmiljö är mer än dubbelt så hög som kvinnors risk.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Transportsystemet ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning (jfr även Agenda 2030 mål 11.7).

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för att i trafikförsörjningsprogram peka ut bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt ange mål och åtgärder med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning.

Trafikverket arbetar sedan länge med att anpassa det som tidigare kallades det "prioriterade kollektivtrafiknätet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga". För den statliga infrastrukturen ansvarar Trafikverket för väghållning vid och på hållplatser, samt för plattformar och deras anslutningar på järnvägsstationerna. Stationerna och hållplatserna anpassas genom att ta bort fysiska hinder, uppgradera skyltar och informationsutrustning samt installera pratorer (interaktiva terminaler främst för synskadade).

I den gällande nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 finns ett mål att med start 2008 fram t.o.m. 2021 åtgärda 150 utpekade stationer och ca 2 000 busshållplatser. Under 2016 anpassades tre järnvägsstationer och 267 busshållplatser. Totalt har 79 stationer och 1 218 busshållplatser åtgärdats. Takten i anpassningen av stationer sjönk under 2016, medan den ökade för busshållplatser. Totalt ligger anpassningstakten ungefär enligt planen. Planen rör dock endast en liten del av det totala antalet hållplatser och bytespunkter i Sverige, som är i storleksordningen 50 000 stycken.

Regeringen beslutade den 13 oktober 2016 att tillsätta en utredare som ska analysera reglerna för särskilda persontransporter, som exempelvis färdtjänst och sjukresor (dir. 2016:85). Syftet med utredningen är att identifiera problem som utgör hinder för kommunala och regionala myndigheter att åstadkomma en effektiv samordning. Utredningen ska även föreslå lösningar.

Regeringen uppdrog i januari 2016 åt Trafikverket att under en treårsperiod med start den 31 maj 2016 återrapportera verksamhet inom åtgärdsområdena trimning och effektiviseringar samt miljöinvesteringar där åtgärder för ett tillgängligt transportsystem ingår (N2016/00499/TIF).

En genomförandeplan tas fram i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet, även kallad TSD PRM. Transportstyrelsen har i uppdrag att vara projektledare för framtagande av genomförandeplanen. Planen anmäldes till EU-kommissionen under december 2016.

Såväl kommuner som brukarorganisationer har efterfrågat åtgärder för att beivra fusk och missbruk av parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Regeringen beslutade den 29 september 2016 om två förordningsändringar för att motverka fusk och missbruk av parkeringstillstånd. Den ena ändringen i förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall underlättar för kommunerna att flytta fordon som använder ett ogiltigt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Den andra ändringen, i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift, höjde det högsta beloppet på en felparkeringsavgift som en kommun kan ta ut till 1 300 kronor. Ändringen ger kommunerna förbättrade förutsättningar att bedriva en effektiv parkeringsövervakning samt minska incitament till fusk och missbruk av parkeringstillstånd. De båda förordningsändringarna trädde i kraft den 1 mars 2017.

Inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) pågår en utredning för att se närmare på frågan om införandet av ett nationellt register för utfärdade parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

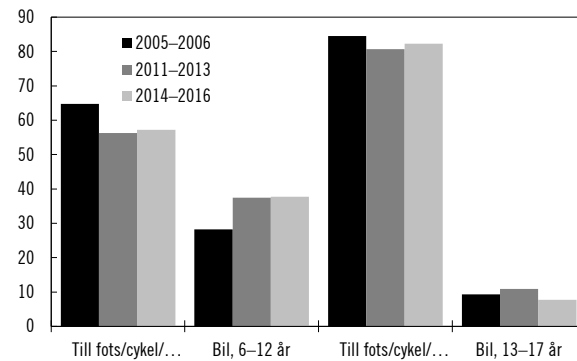
Att barn kan använda transportsystemet självständigt bidrar, utöver till barns tillgänglighet, även till en hälsosam och miljövänlig livsstil.

Under 2016 omkom 12 barn (9 pojkar och 3 flickor) i vägtrafiken, vilket är ett av de lägsta olyckstal som uppmätts. Men de minskande olyckstalen tycks, i alla fall delvis, förklaras av att i synnerhet yngre barn (dvs. i åldrarna 6–12) i minskande utsträckning rör sig själva i transportsystemet.

När det gäller barn i åldersgruppen 6–12 år har andelen resor till fots, cykel eller kollektivtrafik minskat sedan 2005, medan bilresandet har ökat. Det gäller både för skolresor, som är en av de vanligaste resor som barn gör, och för fritidsresor.

Diagram 3.2 Barns skolresor

Procent



Resvaneundersökningen RES 2005–2006 avser ett brutet år, den 1 oktober 2005 till den 30 september 2006. Resultatet avser ett genomsnitt för den 12-månadersperioden. Även för perioderna 2011–2013 respektive 2014–2016 används genomsnitt. Källa: Trafikanalys resvaneundersökningar.

Tillförlitlighet

Tillförlitligheten för persontågtrafiken har varit konstant under flera år, med en punktlighet på 90 procent. Godstågtrafiken har sämre tillförlitlighet med en punktlighet på 77 procent 2016, vilket beror på att de trafikerar långa distanser samt att godståg som inte är i tid prioriteras ned vid störningar. En liten försämring skedde 2016 jämfört med 2015 som framför allt berodde på ID-kontrollerna vid Öresundsbron (som numera är avvecklade). Sett över en längre tidsperiod, särskilt jämfört med 2010 och 2011, har punktligheten förbättrats. Tågtrafiken har ökat vilket inneburit att antalet förseningstimmar ökat, även om punktligheten varit relativt konstant. Även kapacitetsutnyttjandet, som har stor betydelse för tillförlitligheten, har varit relativt konstant de

senaste åren. Under 2016 minskade andelen utnyttjad kapacitet trots en ökad trafik, tack vare infrastrukturåtgärder som gav en ökad kapacitet i järnvägsnätet. Under högrafik ökade dock kapacitetsutnyttjande på de mest belastade sträckorna något.

Tillförlitligheten i vägtrafiken i form av totalstopp mätt i fordonstimmar har minskat de senaste åren fram till 2015 då totalstoppen för lastbilar omfattade 27 204 fordonstimmar, men har ökat till 60 433 fordonstimmar 2016. Mätningen är dock osäker. Kännbarheten för lastbilstrafiken av detta är störst i Västra Götalands, Stockholms och Hallands län.

Trängsel uppstår tidvis på vägarna såväl som järnvägsspåren. Trängsel och högt kapacitetsutnyttjande innebär stor störningskänslighet, låg medelhastighet och för järnvägen att det är svårt att hitta tid för underhåll.

Störningar i sjöfarten och luftfarten har varit begränsade under flera år och så även 2016. Sjöfartens tillförlitlighet på svenskt vatten bedöms utifrån bl.a. möjlighet till assistans eller bogsering vid istäckta farvatten. Under 2016 var den genomsnittliga väntetiden för isbrytarassistans 2 timmar och 28 minuter, vilket är en minskning med en timme jämfört med 2015.

Resandet och transporterna förväntas öka och där kapacitetsutnyttjandet är högt riskerar detta att leda till försämrad tillförlitlighet.

Kvalitet

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

Genom resenärsundersökningar fångas resenärernas subjektiva upplevelse av transportsystemets kvalitet.

Ungefär två tredjedelar av tågresenärerna uppger att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen vid normala förhållanden. Nöjdheten sjunker vid stort läge, då två av fem

är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen.

Swedavia AB mäter kundnöjdheten hos avresande resenärer på de statliga flygplatserna vilket bedöms spegla flygplatsernas funktion. Utfallet under perioden 2010–2012 blev i genomsnitt 68 procent nöjda resenärer per år. Kundnöjdheten har därefter ökat årligen och uppmättes till 77 procent 2016.

För att jämföra hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders studeras Logistic Performance Index (LPI). Under 2016 rankades Sverige totalt som tredje bästa land med ett LPI-värde på 4,20, efter Tyskland (4,23) och Luxemburg (4,22). Värdet är det högsta uppmätta för Sverige sedan 2007 då indexet togs fram för första gången. Samtidigt visar Global Competitiveness Index (GCI) att transportköpare bedömer att kvaliteten på svenska vägar och framför allt järnvägar har försämrats över tid. Sammantaget rankar indexet Sverige på en 6:e plats av 138 länder, men på plats 20 sett till enbart infrastrukturen.

Representation i offentliga beslutande organ

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

Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut har lika många kvinnor som män i styrelserna medan Luftfartsverket har 38 procent kvinnor och 62 procent män. Samtliga myndigheter inom transportområdet har ledningsgrupper som består av minst 40 procent kvinnor eller män. Även styrelserna inom de statlig ägda bolagen som ingår i Trafikanalys redovisning på transportområdet, Infranord AB, Svevia AB, Green Cargo AB och SJ AB, har minst 40 procent kvinnor eller män.

I de regionala kollektivtrafikmyndigheterna understiger andelen kvinnor i politisk ledning och högre chefer 40 procent. Andelen kvinnor bland beslutsfattare i kommuner gällande frågor om infrastrukturplanering, väghållning och kollektivtrafiken har minskat både 2016 och 2017 jämfört med tidigare år och understiger

30 procent i den politiska ledningen och ligger runt 35 procent bland högre chefer.

Enligt Eurostat är andelen kvinnor anställda i transportsektorn i Sverige 22 procent, vilket är lika lågt som i resten av EU.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Trafiksäkerhet

Enligt hänsynsmålet ska transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Enligt de globala målen för hållbar utveckling, Agenda 2030, ska antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen halveras till 2020 (mål 3.6). Vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut (delmål 11.2).

Inom vägtransportområdet är preciseringen av målet för perioden 2007–2020 att antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020.

Under 2016 omkom 270 personer i vägtrafikolyckor (205 män och 65 kvinnor). Den positiva utvecklingen av vägtrafiksäkerheten har stagnerat sedan 2010. Stagnationen är tydligast inom biltrafiken på statliga vägar med hastigheter mellan 70–90 km/h, där antalet omkomna i singelolyckor inte längre minskar. Tidigare

omkom flest människor på den delen av vägnätet mötesolyckor, men singelolyckor är nu nästan lika vanliga. Utvecklingen ligger inte i linje med vad som är nödvändigt för att nå målet om maximalt 220 omkomna till 2020.

Ungefär 4 600 personer skadades allvarligt i vägtrafiken 2016 (2 552 kvinnor och 2 030 män). Det har inte skett någon egentlig minskning av antalet allvarligt skadade sedan 2010. Utvecklingen bedöms leda till att målet inte nås. Största enskilda trafikantgrupp som blir allvarligt skadad är cyklister, men den tidigare trenden med ett ökat antal skadade cyklister har avstannat. Under 2016 skadades ca 2 100 cyklister allvarligt.

Antalet barn i åldern 0–17 år som omkom i vägtrafiken under 2016 var 12 (9 pojkar och 3 flickor), varav åtta var oskyddade trafikanter. Antalet omkomna barn har mer än halverats de senaste tio åren.

Under 2016 omkom 22 cyklister (18 män och 4 kvinnor), vilket är fler än 2015 då 17 cyklister omkom. Totalt 42 fotgängare (24 män och 18 kvinnor) omkom i kollision med motorfordon under 2016, vilket är betydligt fler än 2015. Åtta mopedister (samtliga män) omkom under 2016, vilket är tre fler än 2015. Under 2016 omkom 36 personer på motorcykel (samtliga män), jämfört med 44 under 2015. Av de personer som omkommit på motorcykel omkom 22 i singelolyckor, 10 i kollision med motorfordon och fyra i viltolyckor.

Tabell 3.4 Omkomna per trafikslag könsuppdelat exkl. suicid

År	Vägtrafik (exkl. suicid ¹)			Bantrafik (inkl. suicid)			Fritidssjöfart			Sjöfart Totalt ²	Luftfart linjeflyg ³	Luftfart allmänflyg ³
	K	M	Tot	K	M	Tot	K	M	Tot			
2009	92	266	358 ¹	40	51	91			34	40	0	3
2010	67	199	266	29	95	124			29	29	0	2
2011	78	241	319	30	64	94	3	36	39	44	0	3
2012	67	218	285	31	86	117	1	20	21	22	0	12
2013	65	195	260	43	74	117	6	30	36	40	0	5
2014	79	191	270	35	75	110	0	21	21	25	0	1
2015	58	201	259	27	91	118	0	30	30	34	0	6
2016	65	205	270	25⁴	64⁴	89⁴	1	27	28	28	2	1

¹ För 2009 ingår suicid i statistiken.

² För sjöfart saknas könsuppdelad statistik.

³ För flyg saknas könsuppdelad statistik.

⁴ Siffrorna för bantrafik 2016 är preliminära.

Källa: Trafikanalys.

Preciseringen av målet för bantrafiken innebär att antalet omkomna och allvarligt skadade ska minska fortlöpande. Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken var 19 (18 män och 1 kvinna) under 2016, vilket är i nivå med 2015 då 18 personer omkom. Av dessa omkom 18 vid järnvägen, en vid spårvägarna och ingen i tunnelbanan. Inga av de omkomna var barn i åldern 0–17 år. Antalet självmord inom bantrafiken minskade från 98 personer 2015 till 70 personer (46 män och 24 kvinnor) 2016. Antalet omkomna totalt inom bantrafiken var 2016 på den lägsta nivån sedan 2006.

Under 2016 skadades 26 personer (17 män och 6 kvinnor, 3 av okänt kön enligt preliminära siffror) allvarligt i olyckor och en person (en man) skadades allvarligt i ett självmordsförsök i bantrafiken.

Preciseringen av målet för sjöfarten är att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken ska minska fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Inom yrkessjöfarten omkom ingen under 2016, jämfört med fyra personer 2015. Inom fritidsbåttrafiken omkom 28 personer 2016, vilket är något färre än 2015 då 30 personer omkom. Av dessa var 27 män och en kvinna. Inga av de omkomna var barn.

Enligt preciseringen av målet ska antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minska fortlöpande. Under 2016 omkom tre personer inom luftfarten jämfört med sex personer 2015. Av dessa tre omkom två personer när ett fraktflyg havererade. Detta var de första dödsfallen inom kategorin linjeflyg och inte regelbunden trafik sedan 2001.

Antal allvarligt skadade inom luftfarten uppgick till fyra personer 2016, vilket är fler än 2015 då två personer skadades allvarligt. Samtliga allvarligt skadade var inom privat-, segel- och skärmflyg. Trenden över tid är att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). Regeringen beslutade 2016 om inriktningsdokumentet Nystart för Nollvisionen, som beskriver regeringens strategi på trafiksäkerhetsområdet. Regeringen konstaterar i detta dokument att den vill se fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet

och att utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Regeringen menar att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör följa olika trafikantgrupperns trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppet för att vidta åtgärder anpassade efter detta. I syfte att uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet uppdrog regeringen den 1 september 2016 åt Trafikverket att sammankalla till och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet (N2016/05493/TS). Regeringen har även uppdragit åt Trafikanalys att utreda sänkt bashastighet i tätort (N2016/05491/TS). Det sistnämnda uppdraget ska slutredovisas senast den 20 oktober 2017.

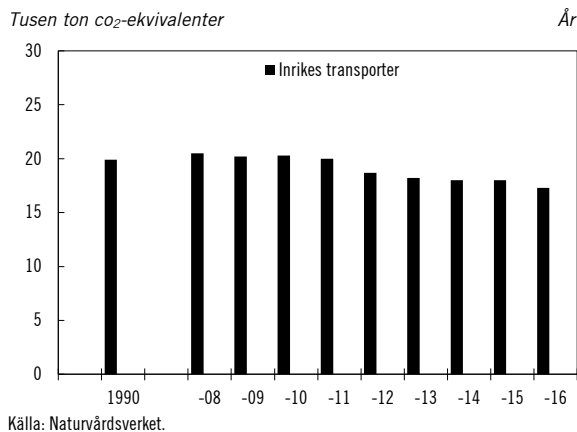
Regeringen uppdrog vidare den 23 mars 2017 åt Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 (N2017/02312/TIF). Av uppdraget framgick att Trafikverket gavs möjlighet att genomföra trimningsåtgärder, exempelvis för att förbättra trafiksäkerheten, för upp till 100 miljoner kronor utan att dessa namnges i nationell plan. Trafikverket skulle redovisa vilka behov som finns av olika typer av trimningsåtgärder, samt redovisa och motivera en indikativ indelning av medel till trimningsåtgärder i befintlig infrastruktur. Detta för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt att de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Vidare skulle Trafikverket beskriva hur den indikativa indelningen förhåller sig till behoven. Den 31 augusti 2017 inkom Trafikverket med förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet (N2017/05430/TIF). Regeringskansliet har inlett beredningen av Trafikverkets förslag och regeringen avser att fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 under våren 2018. Regeringen anser därmed att riksdagens tillkännagivande är slutbehandlat.

Begränsad klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter svarar för ca hälften av de utsläpp som omfattas av det nationella målet till 2020 och utgör ca en tredjedel av de samlade växthusgas-

utsläppen i Sverige. Förutom det nationella miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan finns även mål om att begränsa klimatpåverkan i Agenda 2030, mål 13. Utsläpp från vägtrafiken dominerar och behöver minska kraftigt om Sveriges klimatmål ska nås. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat under flera år men under 2015 avstannade utsläppsminskningen. Jämfört med 1990 har utsläppen för inrikes transporter, exklusive militära transporter, minskat med ca 10 procent. Naturvårdsverkets snabbstatistik för 2016 visar dock att utsläppen återigen minskar. De preliminära siffrorna är ännu inte officiella men indikerar att utsläppen 2016 sjönk med ca 4 procent jämfört med 2015 samtidigt som vägtrafiken ökade med ca 2 procent. Huvudförklaringen är den ökade användningen av biodrivmedel, men den förbättrade energieffektiviteten hos nya personbilar bidrar också.

Diagram 3.3 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

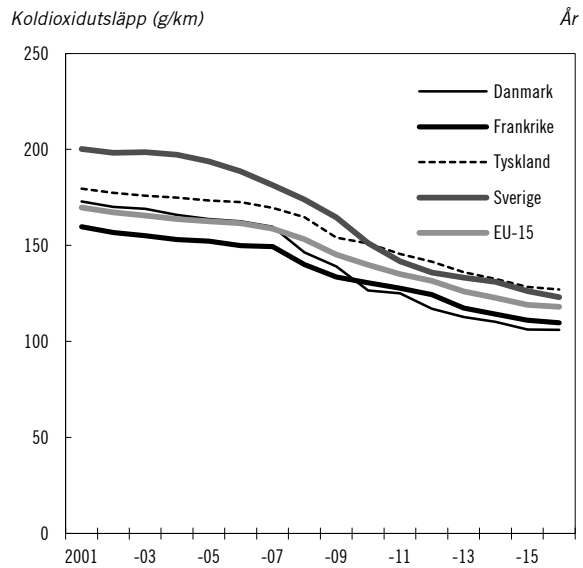


I propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146) fastställer regeringen bl.a. målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring av energieffektiviteten i transportsystemet, tydligast för persontransporter på väg.

Successivt skärpta EU-krav för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar, tillsammans med nationella styrmedel, gör att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar fortsätter att sjunka. Antalet nyregistrerade supermiljöbilar under 2016 var ca 13 000 stycken, vilket motsvarade tre procent av nybilsförsäljningen. Av supermiljöbilarna var cirka två tredjedelar laddhybrider och resten rena elbilar.

Anslaget till supermiljöbilspremien har förstärkts och förlängts.

Diagram 3.4 Nya personbils CO₂-utsläpp



Under 2016 ökade andelen förnybar energi inom vägtransportsektorn från 14 procent till 18 procent. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) i dieselbränsle. Cirka 25 procent av det dieselbränsle som säljs i Sverige utgörs nu av biodiesel. I kollektivtrafiken utförs enligt branschens egna uppgifter ca 70 procent av trafikarbetet med förnybara drivmedel eller förnybar el. Andelen förnybar energi i hela transportsektorn utgjorde under 2016 preliminärt 31 procent med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod. Målet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EU av den 23 april 2009 om främjande av användning av energi från förnybara energikällor och en ändring och ett senare upphävande av direktivet 2001/77/EG och 2003/30/EG är att varje medlemsstat ska uppnå minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020. Sverige uppfyller redan EU-målet till 2020 med god marginal. Regeringen föreslår i denna proposition det s.k. Bränslebytet vilket inkluderar ett reduktionspliktsystem samt ändrade skatteregler, som syftar till att minska växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle genom inblandning av hållbara biodrivmedel med hög klimatprestanda (Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 6.15).

Reduktionsplikten innebär en skyldighet för den som är skattskyldig för drivmedlet att minska utsläppen av växthusgaser från bensin

och dieselbränsle genom inblandning av biodrivmedel.

Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart ingår inte i det nationella målet. Regeringen har varit aktiv inom FN:s flygorgan, ICAO, som vid sin generalförsamling i oktober 2016 beslutades att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg. Systemet ska införas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla stater men med vissa undantag. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Detta är en av flera viktiga åtgärder för att minska flygets klimatpåverkan.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen bör verka för globala lösningar där sjöfarten och luftfarten kan bära sina klimatkostnader (bet. 2016/17:TU4, punkten 5, rskr. 2016/17:101). I början av oktober 2016 fattade FN:s flygorgan ICAO beslut om att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Regeringen bedrev ett aktivt påverkansarbete i de förhandlingar som föregick ICAO:s beslut. Regeringen kommer fortsatt att vara aktiv i arbetet med att införa ICAO:s globala klimatstyrmedel så att det blir miljömässigt effektivt och så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. När det gäller den internationella sjöfarten så har IMO beslutat ta fram en strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. En initial strategi ska vara klar till 2018. Regeringen har varit och kommer att fortsätta vara aktiv i detta arbete. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen att den bör verka för ett ökat användande av biodrivmedel i luftfarten (bet. 2015/16:TU9, rskr. 2015/16:193). Regeringen har i den svenska flygstrategin som beslutades den 26 januari 2017 redogjort för hur regeringen avser att behandla riksdagens tillkännagivande. Av strategin framgår bl.a. att det finns fortsatt potential att minska flygets klimatpåverkande utsläpp. Utvecklingen av nya motorer, material, teknik och processer som minskar bränsleförbrukningen måste fortsatt stödjas. Bränsleceller, eldrift och solenergi är bara några nya tekniker som har testats. Även förnybara bränslen kan bidra till att minska utsläppen. Merkostnaderna för biobränsle för

flyget är dock fortfarande höga, och incitamenten för flygbolag att efterfråga biobränsle är därför låga. Ett fortsatt arbete behöver göras för att se över marknadsförutsättningarna för bl.a. biobränsle. Regeringen konstaterar vidare att uppdraget till Statens energimyndighet att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet och ta fram en strategisk plan för detta är en viktig del i regeringens arbete för ett ökat fossiloberoende inom samtliga trafikslag, inklusive flyget. Statens energimyndighet redovisade uppdraget och en strategisk plan den 28 april 2017. Statens energimyndighet, Trafikverket, Naturvårdsverket, Boverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen har inom ramen för ovan nämnda uppdrag tagit fram förslag till åtaganden och åtgärder i omställningen. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Frisk luft

Miljökvalitetsmålet Frisk luft bedöms inte kunna nås med beslutade och planerade åtgärder. Utsläppen av luftföroreningar från vägtrafiken är den dominerande orsaken till höga halter av kvävedioxid och partiklar PM_{2,5} och PM₁₀ samt marknära ozon i tätorter, vilket gör att preciseringsmålen under miljökvalitetsmålet Frisk luft inte nås. Inom Agenda 2030 berörs transportområdet av delområdena 11.6 och 3.9.

Avgaser och slitagepartiklar från vägtrafiken i Sverige orsakar årligen 3 000 förtida dödsfall³. De totala utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt på grund av EU:s successivt skärpta lagstiftning om avgasutsläpp för både lätta och tunga fordon. Minskningen sker dock långsammare än tidigare, och har enligt nyligen uppdaterade beräkningar av Naturvårdsverket minskat med 6 procent under 2016 och med ca 67 procent sedan 1990. Framför allt är det renare tunga lastbilar som bidrar till minskningen. Samtidigt har utsläppen av kväveoxider från personbilar ökat med ca 25 procent sedan 2011, vilket beror på den ökade andelen dieslbilar i den svenska fordonsflottan. Detta är framför allt ett problem för luftkvaliteten i städerna där halterna av kväveoxid i

³ Trafikverkets miljörapport 2016.

gatumiljö, trots en nedåtgående trend, frekvent överskrider miljö kvalitetsnormerna och EU:s gränsvärden.

För att minska halterna av större partiklar, PM₁₀⁴, har det vidtagits åtgärder som lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, dammbindningsprogram och sänkta hastighetsgränser vilket har haft effekt.

Buller

Allt fler människor blir utsatta för trafikbuller. Trafik på väg och järnväg är den bullerkälla som berör flest människor i Sverige. De främsta orsakerna är ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och ökat byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Utvecklingen påverkar människors hälsa och välbefinnande och möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Hälsoriskerna ökar vid samtidig exponering för buller och vibrationer. Över två miljoner människor bedöms vara utsatta för bullernivåer som överstiger riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus och ca 50 000 människor bedöms vara exponerade för vibrationer från järnväg. Trafikbuller kan enligt beräkningar årligen bidra till ca 1 000 hjärtinfarkter och ca 1 000 fall av stroke, varav ca 500 kan vara dödliga. Minskad exponering för buller och vibrationer ger därför betydande hälsovinster.

Under 2016 har bulleravskärmande åtgärder genomförts vid bostäder längs statliga vägar för ca 1 900 boende som före åtgärden var utsatta för vägtrafikbuller över riktvärden för buller inomhus eller utomhus. Längs de statliga järnvägarna genomfördes åtgärder för ca 1 600 personer under 2016. Trafikverket betalar årligen ut bidrag för miljöåtgärder längs kommunala vägar. Antalet personer som fått bulleråtgärder längs med kommunala vägar genom statliga bidrag varierar från år till år, men har de senaste fem åren varit i medeltal ca 1 000 personer per år.

Av de ca 3 500 personer som fått åtgärder längs statliga vägar och järnvägar under 2016 var

ca 900 personer utsatta för bullernivåer som var 10 dBA högre än riktvärdet för buller inomhus. Effekten av de åtgärder Trafikverket vidtar motverkas av faktorer som trafikökningar och att fler exponeras för trafikbuller utomhus. Sammantaget bedöms att trafikförändringar tillsammans med bullerskyddsåtgärder längs vägar och järnvägar under 2016 medfört att ca 1 000 personer färre utsätts för bullernivåer över riktvärden inomhus. Trenden är att fler människor exponeras för trafikbuller utomhus samtidigt som färre personer exponeras för trafikbuller inomhus.

Under året har Trafikverket i samband med bullerinventering på Västra Stambanan även genomfört inventering av vibrationer på sträckan och i samband med detta utvecklat en ny metodik för storskaliga inventeringar av vibrationer. Syftet är att det samlade materialet ska ge ett säkrare och mer rättvist underlag för bedömningar av åtgärdsbehov i enskilda fall.

Det finns ingen tillgänglig statistik i vilken mån fler kvinnor eller män drabbas av trafikbuller. Inom Agenda 2030 berörs transportområdet av delområdet 11.6.

Landskap

Transportinfrastruktur och trafik har en omfattande påverkan på landskapets natur- och kulturvärden, vilket påverkar möjligheterna att nå flera miljö kvalitetsmål, t.ex. Ett rikt växt- och djurliv. Påverkan kan vara negativ samtidigt som äldre infrastruktur kan utgöra viktiga delar av kulturlandskapet, där t.ex. gamla broar och historiska vägar synliggör samhällets historiska utveckling. Vägar och järnvägar tar mark i anspråk där viktiga livsmiljöer påverkas, barriärer riskerar att uppstå, landskapet fragmenteras och invasiva arter sprids. Påverkan går utanför det direkt ianspråktagna området. En effekt av fragmentering är viltolyckor som enligt Trafikverkets miljörapport för 2016 kostar samhället fem miljarder kronor per år. Enligt Trafikverket har ca 66 000 trafikolyckor med vilt och ren polisrapporterats under 2016, vilket är en ökning med ca 35 procent jämfört med föregående år. Under 2016 har Trafikverket fortsatt att bl.a. åtgärda vandringshinder för fisk, anlägga utterpassager samt passager för groddjur. Däremot har inga åtgärder för klövdjur, t.ex. faunabroar, genomförts under året.

⁴ Luftburna partiklar är en form av luftföroreningar som utgörs av små fragment av material i luften. Den engelska benämningen är "particulate matter" (PM), vilket betyder materia i form av partiklar och PM används för att klassificera storleken. PM₁₀ betecknar partiklar mindre än 10 mikrometer.

Med landskapsanpassning av infrastrukturen kan ekosystem, biologisk mångfald och kulturmiljöer bevaras och stärkas. Andelen landskapsanpassade statliga vägar och järnvägar är låg. Utvecklingen är sammantaget fortsatt negativ inom flera områden. I dag är ca fem procent av vägkanterna artrika. Sedan 2010 har årligen landskapsanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur motsvarande genomsnittligt knappt fem procent av behovet genomförts.

Under 2016 har Trafikverket översiktligt riskbedömt 216 sträckor där det finns konflikt med yt- och grundvatten som har betydelse för dricksvattenförsörjningen eller har höga naturvärden. Åtgärdsvalsstudier har genomförts för åtta konfliktsträckor och sju stycken har åtgärdats.

I transportsystemet sprids kemiska ämnen som är svårnedbrytbara i miljön. Trafikverket har hittills identifierat 4 448 förorenade områden, varav 4 128 är inventerade. Under 2016 har 200 områden undersökts detaljerat och 104 områden efterbehandlats. Trafikverket har under 2016 bl.a. tagit steg mot en utfasning av kreosot.

3.5.3 Analys och slutsatser

Den transportpolitiska måluppfyllelsen har utvecklats i positiv riktning i många delar sedan målen antogs av riksdagen 2009. Den samhälls-ekonomiska effektiviteten har till stor del utvecklats positivt avseende hur vissa delar av transportsystemet används, vilket är tydligast för persontrafik på väg. Merparten av de investeringar som har färdigställts 2016 beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamma, men investeringar medför samtidigt negativa miljöeffekter som inte ingår i de ekonomiska kalkylerna.

Den långsiktiga måluppfyllelsen har förbättrats i vissa delar, medan det är längre till måluppfyllelse i andra delar. I hög grad beror detta på att de effektivitetsvinster som gjorts genom förbättrad och ny teknik motverkas av att trafikvolymen i absoluta tal ökar. För att omställningen till ett hållbart transportsystem ska ta fart behövs åtgärder för att undanröja trösklar och hinder för att underlätta utvecklingen. Den historiska kopplingen mellan ekonomisk utveckling och utvecklingen av inrikes godstransportarbete har brutits, vilket brukar kallas decoupling. Sveriges ekonomi växer således utan att den negativa miljöpåverkan från inrikes godstran-

sporster ökar i samma utsträckning. Fortfarande är godstransporter underinternaliserade, dvs. de betalar inte för sina beräkningsbara externa kostnader.

Restiderna i glesbygd har ökat, vilket till stor del beror på sänkta hastighetsgränser som genomförts i Trafikverkets arbete med att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägnas säkerhetsstandard. Antalet kommuner med god interregional tillgänglighet ökade däremot 2016, enligt Trafikverkets mått. I storstäderna har trängseln ökat de senaste åren framför allt i Stockholm men även i Malmö. Under 2016 minskade däremot trängseln i Stockholm medan den ökade i Göteborg.

Punktligheten är hög för persontåg och något lägre för godståg. Trängsel uppstår tidvis på järnvägsspåren liksom på vägarna. Störningar i sjöfarten och luftfarten har däremot varit relativt begränsade. Då resandet och transportererna väntas öka riskerar detta leda till försämrad tillförlitlighet där kapacitetsutnyttjandet är högt.

Det finns skillnader i kvinnors och mäns resmönster och trafikbeteende Anpassning av utpekade delar i transportsystemet för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga fortsätter. Det är bekymmersamt att barn i åldern 6–12 år reser allt mindre till fots, cykel eller kollektivtrafik och mer med bil då det ur hälsoperspektiv är viktigt att vara fysiskt aktiv.

Statliga ledningsgrupper och styrelser inom transportområdet är i stort jämställda. Det är dock mindre jämställt på regional och kommunal nivå.

Utvecklingen för vägtrafiksäkerhet ligger inte i linje med vad som är nödvändigt för att nå målet om maximalt 220 omkomna till 2020. För luftfarten och fritidssjöfarten går utvecklingen i rätt riktning, medan antalet omkomna inom yrkessjöfarten och bantrafiken, trots låga siffror för 2016, inte har minskat kontinuerligt. Män är fortfarande överrepresenterade i trafikolyckor.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var i stort sett oförändrade 2015 i förhållande till 2014, trots att vägtrafiken ökade. För att nå etappmålet om att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, krävs ytterligare åtgärder.

Det finns fortsatta problem vad gäller luftkvalitet och allt fler människor utsätts för trafikbuller trots bullerskyddsåtgärder. Infrastruktur-

ens anpassning till landskapets funktioner och värden går fortfarande långsamt.

Sammantaget är transportsystemet inte fullt ut långsiktigt hållbart i dag, många trender är positiva, men det finns delar där det inte går tillräckligt snabbt. Regeringen kan dock konstatera att mer måste göras för att de transportpolitiska målen ska kunna nås, där bl.a. miljö- kvalitetsmålen inkluderas genom hänsynsmålet. Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.

3.5.4 Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025

Ekonomiska ramar

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* uppgick den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2014–2025 till 522 miljarder kronor i 2013 års prisnivå (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) och budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Den totala statliga finansieringsramen fördelades enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- 86 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.
- 281 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

I beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transport-

systemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstartar 2014–2016, beslut om förberedelse för byggstartar 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 (N2014/01779/TE, m.fl.) beslutade regeringen den 3 april 2014 att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 281 miljarder kronor skulle delas upp en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 246,1 miljarder kronor och en del på 34,9 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen beslutade även att av utvecklingsramen i den nationella planen skulle 7,8 miljarder kronor användas till miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, dvs. genomsnittligt 650 miljoner kronor per år under planperioden.

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

Tabell 3.5 nedan redovisar en uppföljning av utfall 2016 enligt de ekonomiska ramar som riksdagen beslutat om, inklusive beslut med anledning av höständeringsbudgeten för 2014 (prop. 2014/15:2, bet. 2014/15:FiU11, rskr. 2014/15:37) och budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Tabell 3.5 Uppföljning av den Nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	Ram statliga medel 2014–2025	Utfall 2016	Utfall 2014–2016
Statlig ram (anslag och lån) för planperioden 2014–2025	522 000	40 886	121 084
<i>Utveckling av transportsystemet</i>			
Större investeringar i nationell plan (över 50 mnkr)	158 157	11 783	33 412
Väginvesteringar	44 778	3 346	9 833
Järnvägsinvesteringar	112 000	8 296	23 334
Sjöfartsinvesteringar	1 129	141	245
Luftfartsinvesteringar	250	0	0
Övriga investeringar (mindre än 50 mnkr)	31 443	2 194	6 211
Investeringar i regional plan	35 385	3 142	9 043
Övrig utveckling	19 135	1 818	5 350
Räntor och återbetalning av lån	34 440	1 564	5 041
Summa Utveckling av transportsystemet	278 560¹	20 501	59 057
<i>Vidmakthållande av transportsystemet</i>			
Drift och underhåll vägar	125 800	9 951	30 182
Bärlighet vägar	15 330	1 412	4 921
Bidrag till enskilda vägar	13 400	1 087	3 258
Drift och underhåll järnväg	85 945	7 697	22 975
Forskning och innovation	2 125	161	468
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	242 600²	20 308	61 804
Ersättning avseende icke statliga flygplatser	840	78	223
<i>Finansiering</i>			
Anslag	514 460	40 393	118 354
Lån i Riksgäldskontoret	7 540	493	2 730
Summa Finansiering	522 000	40 886	121 084
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter	53 000	1 953	5 274
<i>Finansiering</i>			
Lån i Riksgäldskontoret, trängselskatt och avgifter	53 000	1 953	5 274
Totalram för planerings- perioden 2014–2025	575 000	42 839	126 358

¹ Den ram för utveckling av transportsystemet som redovisas i tabellen är inklusive riksdagens beslut med anledning av höständringsbudgeten för 2014 och budgetpropositionen för 2015, då riksdagen beslutade om en permanent överföring av totalt 1 600 000 tkr från anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur till anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och exklusive Driftbidrag till icke statliga flygplatser. Driftbidrag till icke statliga flygplatser redovisas separat i tabellen, men ingår i den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet.

² Den totala ram för drift, underhåll och bärlighet som redovisas i tabellen är inklusive riksdagens beslut med anledning av höständringsbudgeten för 2014 och budgetpropositionen för 2015, då riksdagen beslutade om en permanent överföring av totalt 1 600 000 tkr från anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur till anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

Källa: Underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Utöver de ekonomiska ramar enligt nationell plan som redovisas i tabell 3.5 har riksdagen i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86), propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255) samt budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1, utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98) beslutat om tillkommande ekonomiska ramar för insatser för förbättrade stadsmiljöer i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafikanläggningar i tätort (500 miljoner kronor per år för 2015 respektive 2016), en tillfällig ökning av medlen till drift och underhåll i järnvägsinfrastrukturen (620 miljoner kronor för 2015 respektive 1 240 miljoner kronor för 2016), en tillfällig satsning på förbättrad kollektivtrafik i landsbygd (200 miljoner kronor 2016) samt en tillfällig satsning på väg- respektive järnvägsunderhåll i landsbygd (sammanlagt 200 miljoner kronor för 2016). Utfallet för sådana åtgärder ingår i tabell 3.5.

Utöver utfallet enligt tabell 3.5 har Trafikverket för 2016 också tagit emot 2 361 miljoner kronor i medfinansiering av statlig infrastruktur från avtalsparter (N2017/01317/SUBT). Av mottagen medfinansiering kommer 985 miljoner kronor från kommuner och landsting, resterande del om 1 376 miljoner kronor kommer från övriga aktörer som exempelvis kollektivtrafikbolag och andra företag. Trafikverket har för 2016 därutöver erhållit 27 miljoner kronor från kommunsektorn i form av räntefria lån, s.k. förskottering till byggande av väg- och järnvägsinvesteringar, och återbetalat 595 miljoner kronor. Utfallet innefattar alla åtgärder som ingår i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional infrastruktur.

Investeringar

Tabell 3.6 visar att den totala verksamhetsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder totalt sett ökat under 2016 jämfört med 2015. Åtgärder inom vägsystemet har ökat något mellan 2015 och 2016 och åtgärder inom järnvägssystem har minskat något för samma period. Förändringen mellan 2014 och 2015 var det motsatta. Varia-

tioner mellan åren avseende verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder beror i huvudsak på produktionstakten i investeringsprojekt.

Tabell 3.6 Verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

	2014	2015	2016
Väg	8 595	7 122	7 906
Järnväg	10 133	12 166	10 616
Sjöfart ¹	0	0	1
Luftfart ²	0	0	3
Bidrag, stöd och medfinansiering ³	1 751	1 554	3 655
varav bidrag till Sjöfart ¹	42	75	177
Planering och övrigt	376	358	684
Summa	20 897	21 275	23 042

¹ Avser namngivna investeringar i nationell plan som Trafikverket ansvarar för. Om- och nybyggnadsåtgärder i farleder och slussar som Trafikverket finansierar via nationell plan men där Sjöfartverket är ansvarig för genomförandet ingår i ovanstående tabell under Bidrag, stöd och medfinansiering. Se särskilt varav bidrag till Sjöfart.

² Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för.

³ Avser utbetalning av bidrag stöd och medfinansiering i regionala och nationella planer.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2016 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

I tabell 3.7 redovisas utfallet i förhållande till nationell plan för områdena större namngivna investeringar, trimning och effektiviseringar samt miljöinvesteringar (väg- och järnvägsinvesteringar). Andel av ram i nationell plan redovisas i procent nedan. Det förväntade utfallet är inte linjärt planerat över planperioden för respektive område. Det ackumulerade utfallet för större namngivna investeringar är något lägre än planerat, Trimning och effektivisering är något högre än planerat. Det ackumulerade utfallet 2014–2016 avseende miljöinvesteringar,

dvs. miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, överensstämmer relativt väl med vad Trafikverket planerat, men är lägre jämfört med om fördelningen skulle vara jämn över planperioden. Regeringen har beslutat om totala ramar för respektive investeringsområde, dock inte planerad fördelning över planperioden.

För exempel på åtgärder som genomförts inom de olika områdena hänvisas till Trafikverkets årsredovisning för 2016.

Tabell 3.7 Uppföljning av investeringsområden i nationell plan (väg och järnväg)

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

	Större namngivna investeringar	Trimning och effektivisering	Miljöinvesteringar
Volym t.o.m. 2016	33 126	4 869	1 299
Plan 2014–2025	158 157	23 644	7 801
Andel av plan (%)	21	21	17

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2016 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

I tabell 3.8 nedan redovisas prognostiserad kostnad i förhållande till plan för större pågående investeringsprojekt. Av tabell 3.8 framgår att för objekten Citybanan, E4 Förbifart Stockholm samt Tomtebodas–Kallhäll ligger den prognostiserade kostnaden ungefär lika med plankostnaden, medan den prognostiserade kostnaden underskrids för objektet E4 Tomtebodas–Haga södra (Norra station) och överskrids relativt kraftigt för objektet ERTMS Utveckling. Minskningen i objekt E4 Tomtebodas–Haga södra (Norra station) beror enligt Trafikverket bl.a. på ett metodiskt arbete med risker så att riskreserven har kunnat reduceras samt en sänkning av projekteringskostnaderna i projektet.

Tabell 3.8 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående Nationella planen för transportsystemet

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

	Väg–Järnväg	Byggstart	Öppnas för trafik	Total kostnad enl. plan inkl. ev. medfinansiering	Prognosticerad kostnad per 2016-12-31	Prognosticerad kostnad i förhållande till nationell plan (i procent)	Utfall t.o.m. 2016-12-31 Löpande pris (mnr)
Citybanan	J	2009	2017	19 556	19 780	101	19 948
E4 Förbifart Stockholm	V	2014/15	2026	31 471	31 642	101	4 965
Tomtebodas–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälärbanan)	J	2011 (yttre delen)	2016 och efter 2025	13 904	14 039	101	5 688
E4 Tomtebodas–Haga södra (Norra station) ¹	V	2010	2017	710	677	95	696
ERTMS Utveckling	J	2008	2021	2 034	2 945	145	2 040

¹ För objektet E4 Tomtebodas–Haga södra (Norra station) ingår bara statens kostnader i redovisningen, då statens andel utgör en liten del av objektets totala kostnad.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2016.

Överskridandet för ERTMS Utveckling är högre än prognos vid samma tidpunkt föregående år (33 procent ökning redovisades föregående år jämfört med 45 procent i årets redovisning). Den prognostiserade ökningen på 45 procent är hänförligt till uppgradering till den av ERA (Europeiska unionens järnvägsbyrå) rekommenderade versionen bl.a. för att säkra kapacitetskraven och kopplingen till grannländerna. För mer information om dessa fem objekt hänvisas till Trafikverkets årsredovisning för 2016.

Uppföljning av objekt som färdigställdes 2016

I tabell 3.9 respektive tabell 3.10 redovisas en kostnadsuppföljning för namngivna objekt i nationell plan med en slutkostnad över 50 miljoner kronor samt objekt i länsplaner för regional transportinfrastruktur med en slutkostnad över 25 miljoner kronor som färdigställdes under 2016.

En jämförelse görs mellan dels beräknad kostnad enligt underlag till planbeslut⁵ och verklig (slutlig) kostnad, dels mellan beräknad kostnad vid byggstart och verklig (slutlig) kostnad. I tabellerna framgår vilka objekt som återfinns i de s.k. länsplanerna för regional infrastruktur, övriga objekt är namngivna objekt i nationell plan. För att kunna jämföra kostnaderna mellan åren redovisas dessa i 2013 års priser. I tabell 3.9 redovisas en prisomräkning med det branschrelaterade index som Trafikverket använder. I tabell 3.10 redovisas en prisomräkning med nettoprisindex (NPI)⁶. Historiskt sett har ofta utvecklingen av branschindex varit högre än NPI och när de löpande kostnaderna för ett projekt räknas om till fasta priser bidrar indexdifferensen till att ge en bild av att projektet har en lägre kostnad när branschindex tillämpas, vilket blir

särskilt tydligt om projekten har långa löptider, se exempelvis Tunneln genom Hallandsås.

Vid jämförelse mellan planerad kostnad vid planbeslut och verklig kostnad visar beräkningarna som utgår från branschindex överlag färre kostnadsökningar och beräkningar med nettoprisindex visar väsentligt fler kostnadsökningar. Detta beror på att branschindex ökat mer än nettoprisindex under samma period. Det tyder på att fördyringar jämfört med bedömd kostnad till stor del förklaras av prisutvecklingen i branschen. Vid jämförelse mellan den beräknade kostnaden vid tiden för byggstart och slutlig kostnad är skillnaderna mellan nettoprisindex och branschindex mindre.

Neutraliserat för prisutvecklingen i branschen har kostnaderna för Trafikverkets objekt som öppnade för trafik under 2016 sammantaget ökat med 12 procent. Jämfört med tidpunkt för byggstart har projektkostnaderna minskat med en procent. Det finns variationer mellan projekten.

Uppföljd NNK (nettonuvärdeskvot)⁷ är för merparten av objekten något mindre än beräknad i gällande plan (branschindex har använts vid jämförelsen). Detta skiljer sig mot föregående år där en ökning kunde redovisas i uppföljd NNK. Allt annat lika genererar kostnadsökningar en lägre NNK än beräknad i plan, och kostnadsminskningar en högre NNK än beräknad. Detta är också fallet för samtliga objekt utom ett – Tunneln genom Hallandsås som har en bättre NNK trots kostnadsökningar i objektet.

I Trafikverkets årsredovisning kommenteras kostnader och NNK projekt för projekt.

⁵ Bedömd kostnad i underlag till regeringens beslut om fastställelse av den nationella planen (det närmast föregående beslutet om den nationella planen innan byggstart).

⁶ Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner. Det branschindex Trafikverket använder bygger på Statistiska centralbyråns entreprenadindex E84 och återspeglar den generella prisutvecklingen i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

⁷ Nettonuvärdeskvot är ett mått på samhällsekonomisk lönsamhet.

Tabell 3.9 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2016 (branschindex)

Objekt/projekt	Trafikslag	Aktuellt regerings- beslut vid byggstart (LP = objekt i länsplan)	Uppföljning av kostnader beräknat med branschindex					NKK	
			Bedömd kostnad i plan- beslut	Bedömd total- kostnad vid byggstart	Verklig kostnad (slutlig)	Kostnads- förändring jmf med plan (i procent)	Kostnads- förändring jmf med byggstart (i procent)	Beräknad NNK1 i plan (bransch- index)	Uppföljd NNK2 (bransch- index)
Tunneln genom Hallandsås (efter omstart)	J	2004	9 701	10 908	10 881	12	0	-0,6	-0,4
Trekanten, mötesspår	J	2014	104	104	71	-32	-32	1,8	3
Malmö Fositeby–Trelleborg och Vägsystem Trelleborgsbanan	V/J	2010	602	804	769	28	-4	0,1	-0,2
Väg 40 Ulricehamn, Rångedala–Hester	V	2010	1 216	1 292	1 292	6	0	-0,2	-0,2
Väg 1741 Inre kustvägen Båstad	V	2010	135	92	99	-27	8	0,3	0,8
E4 Boviken–Rosvik	V	(LP) 2010	145	164	186	28	13	0,5	0,1
Väg 288 Hov–Alunda	V	(LP) 2010	122	150	155	27	3	0,3	0,0
Väg 288 Jälla–Hov	V	(LP) 2010	335	404	414	24	2	0,5	0,2
Väg 156 Skoghem–Skene	V	(LP) 2010	43	48	48	12	0	1,6	1,3
Väg 47 Förbi Holsbybrunn	V	(LP) 2010	130	131	131	1	0	0,1	0,1
Väg 120 Genomfart Älmhult inklusive anslutning till väg 23	V	(LP) 2010	68	86	76	12	-12	0,4	0,2
Väg 27 Möllenäs–Barkaryd	V	(LP) 2010	101	101	88	-13	-13	Uppgift saknas	0,1
Väg 19 Förbi St Herrestad	V	(LP) 2010	123	119	113	-8	-5	0,7	0,9
E6.01 Trafikplats Spillepengen ¹	V								
Totalt			12 825	14 403	14 323	12	-1		

¹ Projektet genomförs av Malmö Stad. Slutkostnaden håller på att sammanställas och slutlig redovisning kommer att ske i budgetpropositionen för 2019.
Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2016 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Tabell 3.10 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2016 (nettoprisindex)

Objekt/projekt	Trafik-slag	Aktuellt regeringsbeslut vid byggstart (LP = objekt i länsplan)	Uppföljning av kostnader beräknat med nettoprisindex				
			Bedömd kostnad i planbeslut	Bedömd total-kostnad vid byggstart	Verklig kostnad (slutlig)	Kostnads-förändring jmf med plan (i procent)	Kostnads-förändring jmf med byggstart (i procent)
Tunneln genom Hallandsås (efter omstart)	J	2004	6 241	8 901	9 526	53	7
Trekanten, mötesspår	J	2014	97	97	69	-29	-29
Malmö Fosieby–Trelleborg och Vägsystem Trelleborgsbanan	V/J	2010	509	754	733	44	-3
Väg 40 Ulricehamn, Rångedala–Hester	V	2010	1 168	1 325	1 328	14	0
Väg 1741 Inre kustvägen Båstad	V	2010	139	94	101	-27	7
E4 Boviken–Rosvik	V	(LP) 2010	139	166	190	37	14
Väg 288 Hov–Alunda	V	(LP) 2010	117	155	159	36	3
Väg 288 Jälla–Hov	V	(LP) 2010	322	388	416	29	7
Väg 156 Skoghem–Skene	V	(LP) 2010	44	49	49	11	0
Väg 47 Förbi Holsbybrunn	V	(LP) 2010	125	145	135	8	-7
Väg 120 Genomfart Älmhult inklusive anslutning till väg 23	V	(LP) 2010	69	89	78	13	-12
Väg 27 Möllenäs–Barkaryd	V	(LP) 2010	103	104	90	-13	-13
Väg 19 Förbi St Herrestad	V	(LP) 2010	126	122	115	-9	-6
E6.01 Trafikplats Spillepengen ¹	V						
Totalt			9 199	12 389	12 989	41	5

¹ Projektet genomförs av Malmö Stad. Slutkostnaden håller på att sammanställas och slutlig redovisning kommer att ske i budgetpropositionen för 2019. Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2016 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Länsplaner för regional transportinfrastruktur

I tabell 3.11 redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt länsplanerna och hur bidragen har fördelat sig mellan olika typer av bidrag. Under 2016 genomfördes åtgärder för totalt 3 236 miljoner kronor i 2013 års prisnivå. Sammantaget har åtgärder genomförts för 26 procent av den totala ekonomiska ramen för länsplanerna under de tre första åren. Fördelningen mellan de olika länsplanerna redovisas i tabell 3.12. Att utfallet varierar mellan länen

beror på att ett antal större projekt har pågått i några län och att dessa har krävt en större andel medel för att kunna genomföras effektivt. För några län är utfallet lågt bl.a. beroende på att åtgärder inte påbörjats alternativt färdigställt och bidrag till kommuner och trafikhuvudmän därför inte betalats ut. Länsplanerna ska genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av varje länsplan ska vara genomförd till 2017. För uppföljning av större objekt i länsplanerna färdigställda under 2016 hänvisas till tabell 3.9 respektive tabell 3.10.

Tabell 3.11 Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna (länsplaner) under planperioden 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

	Namngivna investeringar och namngivna brister	Trimning och effektivisering, miljö och övriga mindre åtgärder	Statlig medfinansiering till kommuner för trafiksäkerhet, miljö, transportinformatik	Statlig medfinansiering till trafikhuvudmän för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart	Bidrag till enskilda vägar	Bidrag flygplatsanläggningar	Summa
2014	1 085	681	185	889	31	44	2 916
2015	1 403	813	129	514	26	63	2 948
2016	1 385	1 107	147	528	27	41	3 236
2014–2025	14 687	11 437	1 545	6 963	334	419	35 385
Utfall i andel av plan t.o.m. 2016	26	23	30	28	25	36	26

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets årsredovisning för 2016.

Tabell 3.12 Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

Län	Utfall 2014	Utfall 2015	Utfall 2016	Plan 2014–2017 Prisnivå 2013–06	Andel som genomförts t.o.m. 2016 av plan 2014–2017 (i procent)	Plan 2014–2025	Andel som genomförts t.o.m. 2016 av plan 2014–2025 (i procent)
Stockholm	879	703	861	3 164	77	8 717	28
Uppsala	95	187	178	523	88	1 596	29
Södermanland	154	28	37	394	56	1 042	21
Östergötland	63	43	45	469	32	1 418	11
Jönköping	76	67	196	423	80	1 313	26
Kronoberg	80	106	83	278	97	773	35
Kalmar	60	130	69	271	95	873	30
Gotland	13	4	5	62	35	207	11
Blekinge	13	74	41	176	73	520	25
Skåne	358	307	324	1 420	70	4 292	23
Halland	109	116	104	472	70	1 241	26
Västra Götaland	518	496	545	2 216	70	6 351	25
Värmland	79	71	71	347	64	995	22
Örebro	77	30	66	390	45	1 057	16
Västmanland	54	92	98	280	87	816	30
Dalarna	97	121	127	399	86	1 128	31
Gävleborg	46	103	127	333	83	950	29
Västernorrland	48	54	77	296	60	870	21
Jämtland	33	41	56	176	74	514	25
Västerbotten	28	18	71	298	40	891	13
Norrbottn	41	73	66	234	77	760	24
Centrala kostnader ¹		117	61				
Summa	2 920	2 980	3 308	12 621	47	36 324	25

¹ År 2014 har de centrala kostnaderna fördelats ut per län i proportion till länets i övrigt upparbetade kostnader. För 2014 uppgick det som fördelades till 33 miljoner kronor. För 2015 har kostnaderna ej fördelats ut per län. Kostnaderna omfattar arbete med juridik och planprövning samt utveckling av samhällsekonomiska modeller. Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets årsredovisning för 2016.

Drift och underhåll

Drift och underhåll av transportsystemet innebär att genomföra åtgärder för att säkerställa att de statliga väganläggningarna och järnvägsanläggningarna upprätthåller den funktion som de är avsedda för. Åtgärder ska bidra till att motverka slitaget effekter och främja trafiksäkerheten, kapaciteten, punktligheten och användbarheten. Dessutom ska anläggningarna motstå påfrestningar i form av dåligt väder och hård trafikbelastning. Under 2016 var Trafikverkets verksamhetsvolym för vägunderhåll 10,7 miljarder kronor och för järnvägsunderhåll 8,0 miljarder kronor. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt så prioriterar Trafikverket åtgärder på ett sätt så att största möjliga nytta skapas för användarna av anläggningen.

Under 2016 har ett flertal underhållsåtgärder utförts inom järnvägsanläggningen, då regeringen har ökat anslaget till underhåll. Under året har banor i storstäder och större stråk fortsatt prioriterats då det är banor som har mycket trafik och där underhållsåtgärder har en hög samhälls-ekonomisk lönsamhet. Trafikverket har bytt ut 140 kilometer kontaktledningar och genomfört åtgärder i anslutande teknikhus och omformarstationer för att bevara och öka tillgängligheten i

elkraftssystemet. Det är en ökning med ca 40 procent i förhållande till föregående år. Även verksamhetsvolymen avseende underhåll av signal- och teleanläggningar och spårväxlar har ökat under 2016. Utbytestakten av spår har legat på en nivå motsvarande 2015. Trafikverket har fortsatt med införandet av servicefönster även under 2016. Det innebär att skapa fasta tider för underhåll i anläggningen för att kunna genomföra planerade åtgärder vilket skapar bättre förutsättningar för samplanering av åtgärder och minska störningar för trafiken. Trafikverket planerar för att servicefönster ska vara genomfört i alla baskontrakt vid tågplan 2021. Den trafikinformationsutrustning som finns på landets järnvägsstationer är till viss del ålderstigen och det finns behov av att höja kvaliteten för att möta trafikanternas efterfrågan och därför har förbättringsåtgärder fortsatt även under 2016.

Antalet tågstörande fel per tågakilometer orsakade av brister i infrastrukturen har under 2016 fortsatt att minska för alla bantyper förutom de med ringa eller ingen trafik. Det innebär att utvecklingen nu har varit positiv för dessa bantyper fyra år i rad. Av tabell 3.13 framgår hur underhåll av och reinvesteringar i den statliga järnvägen har fördelats per bantyp i förhållande till antalet tågakilometer och antalet spårmeter.

Tabell 3.13 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågakilometer och antalet spårmeter

Kronor, löpande prisnivå

Bantyp ¹	Tågakilometer (miljoner)	Andel (%)	Spårkilometer	Andel (%)	Kronor per tågakilometer 2016	Kronor per spårmeter 2011	Kronor per spårmeter 2012	Kronor per spårmeter 2013	Kronor per spårmeter 2014	Kronor per spårmeter 2015	Kronor per spårmeter 2016
Storstadsområden	36	23	1 405	10	43	931	801	798	920	1 081	1 104
Större stråk	67	43	4 769	34	28	344	384	432	443	368	390
Banor för övrig viktig gods- och resandetrafik	39	25	4 219	30	51	197	360	413	451	369	472
Mindre trafik	12	8	2 681	19	51	188	193	204	289	230	221
Ringa eller ingen trafik	0,5	0,3	1 058	7	303	120	131	141	224	152	130
Totalt	154,5	99,3	14 132	100	46	331	407	441	526	493	503

¹Tidigare år redovisad bantyp "ej indelad i bantyp" har utslutits då kostnaderna och anläggningsmassan inte är relaterade till varandra på ett jämförbart sätt i förhållande till övriga bantyper.

Källa: Underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Under 2016 har Trafikverket utfört underhåll på det statliga vägnätet för att hålla det framkomligt och säkert för användarna dygnet runt året om. För beläggningsunderhållet använder Trafikverket en framtagen underhållsstandard som ett viktigt styrdokument. Standarden beskriver det tillstånd då underhållsåtgärder bör sättas in. Nivåerna i underhållsstandarderna varierar med olika vägtyper. Högre krav ställs på storstadsvägar än lågtrafikerade vägar. Tillståndet på de belagda vägarna mäts årligen och jämförs sedan mot underhållsstandarderna. Andelen av vägnätet som når upp till underhållsstandarderna har legat relativt konstant sedan dessa nivåer började användas i planeringen 2012. För storstadsvägar och övriga stamvägar uppfyller ca 93 procent av vägarna standarden och för övriga för näringslivet utpekade viktiga vägar ca 96 procent samt för övriga pendlings- och servicevägar samt lågtrafikerade vägar är uppfyllelsegraden ca 95 procent. Av tabell 3.14 framgår hur kostnaderna för beläggningsunderhåll har fördelats per vägtyp. En god bärighet på vägnätet är viktigt för

näringslivets transporter. För att säkerställa robustheten och kapaciteten på vägnätet har ett flertal bärighetsåtgärder genomförts. Exempel på åtgärder som utförts är renovering av broar och utbyte av utjänta vägtrummor. Under året har ett flertal åtgärder utförts för att höja säkerheten längsmed vägnätet. En av de större åtgärderna var renovering av en tunnel på väg 44 i Uddevalla. Tunneln har fått en ny inklädnad och står nu bättre emot vatteninträning. En av årets mest uppmärksammade händelser inom infrastrukturområdet var när Södertäljebron i juni blev påkörd av en lastbil. Skadorna på bron var så omfattande att bron stängdes av under återställningsarbetet.

Under 2016 har Trafikverket påbörjat att genomföra åtgärder utifrån regeringens tidigare aviserade särskilda satsning på underhåll av vägar och järnvägar i landsbygd under perioden 2016–2019. På vägnätet har satsningen koncentrerats på åtgärder för ökad bärighet och på järnvägsnätet har bl.a. trädsäkring, upprustning av växlar och slipersbyten genomförts.

Tabell 3.14 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Vägtyp	Vägmeter	Andel (%)	Kronor per vägmeter 2009	Kronor per vägmeter 2010	Kronor per vägmeter 2011	Kronor per vägmeter 2012	Kronor per vägmeter 2013	Kronor per vägmeter 2014	Kronor per vägmeter 2015	Kronor per vägmeter 2016
Storstadsvägar	474	1	149	136	128	214	145	256	137	161
Övriga stamvägar	7 977	10	83	67	38	64	80	63	52	58
Pendlings- och servicevägar	6 618	8	32	38	32	32	46	44	39	47
Övriga för näringslivet viktiga vägar	38 723	49	18	22	16	14	16	15	22	23
Övriga lågtrafikerade vägar	25 229	32	10	11	7	8	8	10	14	12
Totalt	79 021	100	24	25	17	20	23	22	24	26

Källa: Underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

3.6 Politikens inriktning

3.6.1 Öka transportsystemets kapacitet, robusthet, tillförlitlighet, användbarhet, säkerhet och miljöanpassning för jobb och utveckling i hela landet

Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Rätt investeringar i transportinfrastruktur bygger Sverige starkt och hållbart för framtiden. Regeringens satsningar gör det möjligt att stärka infrastrukturen i hela landet genom ökat medelstillskott till vidmakthållandeåtgärder – drift, underhåll och reinvesteringar – samtidigt som regeringens förslag även innehåller en ökad ram för utvecklingsåtgärder. Förseningar och störningar i tågtrafiken ska mötas med ett kraftigt förstärkt och bättre organiserat järnvägsunderhåll. Näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar till resten av världen. Sverige ska vara ett föregångsland i miljö- och klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. En väl fungerande samhällsstruktur, där transportsystemet är en del, är grunden för tillgänglighet till bl.a. jobb och bostäder i hela landet.

I de transportpolitiska målen ingår att bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. Riksdagen har även beslutat om ett nytt sektorsmål för transportsektorn som anger att växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Åtgärder på området ska även bidra till genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling.

Transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för dess bidrag till en långsiktig hållbar utveckling. Ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Transportsystemet måste planeras och utvecklas så att det kan användas effektivare. Regeringens ambition är att en större andel av de långväga godstransporterna ska gå på järnväg och via sjöfart. Regeringen anser vidare att det är angeläget att samhällsplaneringen i ökad utsträckning prioriterar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa med kollektivtrafik i stället för med personbil.

Det befintliga transportsystemet ska användas effektivt. Människor och grönska ska prioriteras. Framför allt i städer har fler möjlighet att klara sin vardag utan egen bil. God samhällsplanering ökar möjligheten till transporteffektiva städer som samtidigt kan underlätta för resenärer att välja kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel i stället för personbil.

I en skrivelse till riksdagen om levande städer avser regeringen att utveckla politiken kring stadsutveckling.

Systemskapande åtgärder

Trafikverket har på uppdrag av regeringen fr.o.m. 2016 genomfört en modell för att skapa sysselsättning inom Trafikverkets upphandlade verksamheter. Den modell som Trafikverket har implementerat kommer att ge resultat i de upphandlingar som slutförs under 2016 och 2017. Det handlar främst om arbetslösa, men kan även omfatta personer som ännu inte genomfört sin lärlingspraktik för att kunna få ut sin yrkesexamen.

Trafikverket ska inom ramen för underhållsverksamheterna för väg och järnväg genomföra en särskild satsning på slyröjning och främjande av biologisk mångfald m.m. Slyröjning m.m. omfattar bl.a. Trafikverkets fortlöpande behov av att se till att sidområden längs det statliga väg- och järnvägsnätet hålls fria från uppväxande vegetation som kan skymma sikt eller utgöra en direkt risk för trafiken. Andra verksamheter som kan omfattas är uppstädning kring bangårdar, manuell ogräs- och vegetationsbekämpning inklusive invasiva arter längs infrastrukturen samt inventeringar av trummor, artrika vägkanter, dräneringar längs det statliga vägnätet eller andra personalintensiva underhållsåtgärder.

Bidrag för avgiftsfri kollektivtrafik till skolungdom under sommarlovet

Regeringen föreslår att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar årskurserna 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 i gymnasieskolan.

Investeringar och underhåll av infrastruktur

Regeringen överlämnade under hösten 2016 propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att de ekonomiska ramarna för nästa planperiod 2018–2029 ska öka med 107,5 miljarder kronor, till totalt 622,5 miljarder kronor. Det innebär bl.a. en kraftfull satsning på drift och underhåll men också att nyinvesteringar blir möjliga. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

Ett viktigt fokus för regeringen är satsningar på järnvägen. Regeringen har redan tidigare ökat det årliga anslaget till järnvägsunderhåll med 1,34 miljarder kronor per år 2016–2018. I och med infrastrukturpropositionen tog regeringen nästa steg. Anslagsmedlen till drift och underhåll av järnvägen ökar, i 2017 års prisnivå, med 40 miljarder kronor eller med 47 procent kommande planperiod 2018–2029 jämfört med innevarande planperiod. Det är centralt att underhållsverksamheten organiseras så att största möjliga nytta uppnås av de medel som nu tillförs till drift- och underhåll av järnvägen.

Regeringen har i infrastrukturpropositionen pekat ut ett antal prioriterade samhällsutmaningar där transportsystemet spelar en stor roll. Transportsektorn är den sektor som dominerar de svenska utsläppen av växthusgaser. Det är därför viktigt att stärka ett aktivt miljöarbete i transportsystemet. Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet. Fler behöver få tillgång till miljövänliga, klimatsmarta och smidiga transporter. Både gods- och persontåg ska gå och anlända i tid. Genom en samordnad politik för investeringar i infrastruktur och bostäder kan behovet av bostäder mötas. Sysselsättningen i hela landet behöver stärkas, bl.a. genom att bemöta utmaningarna för landsbygdens infrastruktur.

Nya investeringar för alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur-

och kulturvärden och god resurshållning i ett livscykelperspektiv samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan. Det är viktigt att även drift- och underhållsverksamheten planeras och utförs så att den aktivt bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör tillse att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen (bet. 2016/17:TU4, punkten 19, rskr. 2016/17:101). Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om direktiv till åtgärdsplanering. Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. I direktiven angav regeringen att ”Trafikverket ska inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen.” Ärendet bereds vidare med inriktning att avslutas i samband med att regeringen under våren 2018 fattar beslut om att fastställa nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029.

Regeringen avser att under våren 2018 besluta om en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 baserat på de ekonomiska ramar riksdagen har beslutat om. Regeringen avser också att vid samma tillfälle fastställa ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för planperioden. Den nationella planen kommer att fokusera på att värna kvaliteten i den befintliga infrastrukturen och på att möta framtidens behov av ett modernt och hållbart transportsystem som leder till att uppsatta mål nås. Samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbara transporter ska vara centrala faktorer för vilka investeringar som ska göras.

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt. Utbyggnaden ska ske i en takt som ekonomin tillåter.

Den s.k. Sverigeförhandlingen har bl.a. i uppdrag att ta fram förslag till utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö (dir. 2014:106). Sverigeförhandlingen har också i uppdrag att ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Sverigeförhandlingen ska även bl.a. pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och analysera vissa frågor för att främja cykling. Sverigeförhandlingen ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017. Resultatet av Sverigeförhandlingens arbete kommer att beaktas inom ramen för arbetet med att ta fram den nya nationella planen.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen som att den bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut (bet. 2013/14:TU19, punkten 3, rskr. 2013/14:372). Den 26 maj 2016 uppdrog regeringen åt Trafikverket att genomföra en fördjupad utredning avseende järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för ett genomförande av järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket har redovisat uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i en delrapport den 28 oktober 2016 vilken omfattade besiktningsfrågor. Den 24 februari 2017 slutredovisade Trafikverket uppdraget. I slutredovisningen lämnar Trafikverket förslag till möjliga åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva underhåll av det statliga järnvägsnätet samt vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket. Den 12 januari 2017 uppdrog regeringen åt Trafikverket att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning avseende järnvägsunderhåll. Som tidigare har redovisats i regeringens skrivelse 2016/17:75 pågår arbetet med tillkännagivandet alljämt. Staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll

och utförande vid underhållet av de svenska järnvägarna.

3.6.2 Hela landet ska växa

Sverige hålls ihop genom åtgärder som förbättrar förutsättningar för jobb, regional utveckling, tillgänglighet, delaktighet och hållbar tillväxt i hela landet. Fungerande transportinfrastruktur på landsbygden är en viktig förutsättning för detta.

Drift och underhåll av vägar i landsbygd

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden har regeringen tidigare genomfört satsningar på förbättrat vägunderhåll i landsbygd om 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019. Regeringen avser att utöka och förlänga satsningen på underhåll av vägar i landsbygd med 100 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020. Exempel på åtgärder som kan omfattas är beläggningsunderhåll och åtgärder för bärighet och tjälsäkring vilket är viktigt för vägnätet på landsbygden.

Främjande av kollektivtrafik i landsbygd

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden har regeringen tidigare genomfört satsningar på kollektivtrafik i landsbygd som uppgår till 848 miljoner kronor under perioden 2016–2019. För att ytterligare främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen en utökning och förlängning av den satsning på kollektivtrafik i landsbygd som aviserades i budgetpropositionen för 2016. Utökningen föreslås uppgå till totalt 167 miljoner kronor under perioden 2018–2020.

Trafikverket ska samråda med regionalt utvecklingsansvariga aktörer om vad som kan uppnås i respektive län och därefter lämna förslag till regeringen om hur medlen bäst kan användas. Ett exempel på åtgärd kan vara förbättringsåtgärder på järnvägar i landsbygd som är viktiga för kollektivtrafiken. Det kan även omfatta investeringar som främjar ökat kollektivtrafikresande med buss.

Förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät

Regeringen avser att avsätta 50 miljoner kronor 2018 för att öka framkomligheten och förbättra trafikmiljön på Gotlands vägnät. Trafikverket ansvarar för att genomföra dessa förbättringsåtgärder. Åtgärderna kan bestå dels av förbättr-

ringsåtgärder på det statliga vägnätet (länsvägar) samt dels av statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. Åtgärden ska planeras i samråd med Gotlands kommun.

Nattågstrafik till Jämtland

Regeringen anser att det är viktigt att det finns grundläggande tillgänglighet med nattåg även under de perioder då det inte bedrivs regelbunden nattågstrafik till Jämtland. Brister i tillgänglighet riskerar att pendlare och turistresenärer inte når sina målpunkter. En god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva, och verka i alla delar av landet, samt för att få ett Sverige som håller ihop. En väl fungerande nattågstrafik har betydelse för både sysselsättningen och besöksnäringen i berörda regioner. Satsningen på en utökad nattågstrafik till Jämtland föreslås uppgå till totalt 148 miljoner kronor under perioden 2018–2020.

Framtida förutsättningar för luftfarten och flygplatserna

Regeringen har den 26 januari 2017 beslutat om en svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. Regeringens flygstrategi har tagits fram i bred samverkan och i dialog med myndigheter och övriga berörda aktörer. Flygstrategin ska omfatta framtida utmaningar som flyget står inför. Strategin fastställer att förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras samtidigt som dess miljö- och klimatpåverkan ska minska. Utsläppen från utrikes flyg ökar i snabb takt och regeringen avser att vidta flera olika åtgärder för att vända utvecklingen. En sådan åtgärd är att införa en skatt på flygresor som säkerställer att flyget i högre grad bär sina klimatkostnader. En skatt på flygresor införs för att bidra till att Sverige ska bli en av världens första fossilfria välfärdsnationer. Flyget beläggs i dag, till skillnad från andra trafikslag, inte med bränsleskatt eller andra miljöskatter. Flyg som startar eller landar utanför EES omfattas inte heller av EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS. För att säkerställa att skatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland tillförs ytterligare medel för detta ändamål. Ansvaret för driften och finansieringen av de tio statliga flygplatserna i det nationella basutbudet, bl.a. Visby flygplats, ligger inom ramen för Swedavia AB:s uppdrag.

Regeringen vill uppmuntra användandet av biobränslen inom flyget. Därför tillsätter regeringen en utredning för att analysera om det behövs styrmedel för att öka andelen förnybara bränslen, se vidare i denna proposition under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård.

Som ett led i genomförandet av regeringens flygstrategi har regeringen under våren 2017 inrättat ett Arlandaråd. Arlandarådet är ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och offentlig sektor, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. En viktig uppgift för Arlandarådet är att i dialog och samverkan bidra till att ta fram förslag, en ”färdplan Arlanda”, i syfte att utveckla Arlanda flygplats utifrån ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufterummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den i sin kommande flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Som nämnts ovan beslutade regeringen den 26 januari 2017 om en nationell flygstrategi. I flygstrategin understryker regeringen de regionala icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. De statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är därför betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser, men bör ses ur ett trafikslagsövergripande perspektiv vilket innebär att stöd ska kunna lämnas till en flygplats om det saknas tillfredsställande kollektiva transportalternativ. Stödet ska ses som ett komplement till flygplatsernas egen finansiering genom rörelseintäkter. Långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till icke-statliga flygplatser ska eftersträvas samtidigt som ökade möjligheter till effektivisering och användande av ny teknik på sikt bör kunna minska behoven av offentliga stöd till flygplatser. Europeiska kommissionen har den 17 maj 2017 inom ramen för det allmänna gruppundantaget (GBER – general block exemption regulation) antagit reviderade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige har lämnat till kommissionen och innebär exempelvis att driftstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen. De nya reglerna ska genomföras i Sverige för att på så sätt skapa ökad förutsägbarhet och

stabilitet avseende möjligheterna till offentligt ekonomiskt stöd till små regionala flygplatser. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har ställt sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats och har tillkännagett detta för regeringen (bet. 2015/16:TU14, rskr. 2015/16:226). Med ändring av regeringens beslut den 18 december 2014 (S2014/08973/PBB) om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats, beslutade regeringen den 18 december 2015 att samordnarens uppdrag skulle begränsas till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen (N2015/09059/PUB). Övriga delar av uppdraget upphörde. Den statliga samordnaren redovisade den 11 april 2016 rapporten ”Mer flyg och bostäder”. Rapporten har remissbehandlats och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Regeringen kommer att fortsätta vara pådrivande i arbetet med att genomföra International Civil Aviation Organization (ICAO:s) beslut att införa ett globalt klimatstyrmedel för det internationella flyget (Corsia). Ett antal viktiga beslut kommer att behöva fattas redan i år och nästa år för att systemet ska kunna träda i kraft 2021 som beslutat. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den 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, rskr. 2016/17:185). Under 2017 har Transportstyrelsen remitterat ett förslag till revidering av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:88) om obemannade luftfartyg (UAS). Förslagen till ändringar föranleddes bl.a. av ett ökat behov av att främja teknikutvecklingen, för att hantera ökade risker med allt fler obemannade luftfartyg i luften samt en tydligare synkronisering med regeringens målsättning och strategier så att Sverige kan upprätthålla sin position som en stark och innovativ flygindustrination. I maj 2017 publicerade Europeiska byrån för luftfarts-säkerhet (EASA) ett förslag till regler för användning av drönare inom EU. Nya EU-gemensamma regler förväntas träda i kraft tidigast 2021. Tillkännagivandet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen föreslår att 100 miljoner kronor avsätts under perioden 2018–2020 under utgiftsområde 24 Näringsliv för en satsning på forskning och utveckling av biobränsle för flyg.

3.6.3 Krisberedskap och det civila försvaret

För att samhällets viktiga funktioner ska fungera vid allvarliga störningar och kriser behövs fungerande transporter och transportinfrastruktur. En viktig förutsättning för det fortsatta arbetet är att det för samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet tydliggörs vilken myndighet som ansvarar för samlad övergripande planering för krisberedskap och det civila försvaret. Regeringen har därför den 29 juni 2017 beslutat om en ändring av Trafikverkets instruktion (förordning 2010:185 med instruktion för Trafikverket) som innebär att Trafikverket fr.o.m. den 1 augusti 2017 fått i uppgift att samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering inför och vid höjd beredskap inom transportområdet. Trafikverket ska även bedriva omvärldsbevakning och analys samt stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området. Trafikverket har fått denna nya uppgift eftersom myndigheten har ett trafikslagsövergripande perspektiv och en operativ roll inom transportområdet. Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsens behåller dock ansvaret för krisberedskap och civilt försvar inom sina respektive ansvarsområden. Mot bakgrund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet och händelser som visat på samhällets sårbarhet, ser regeringen ett behov av att förstärka totalförsvaret under kommande år. För Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket föreslår regeringen en satsning på 40 miljoner kronor per år fr.o.m. 2018. Under hösten 2017 bereder regeringen vidare frågan om fördelning av medlen till respektive myndighet.

Trafikledningen av statens vägar och järnvägar utgör en samhällskritisk funktion. Skyddet mot sabotage, spioneri och terrorism riktad mot denna verksamhet behöver stärkas. För att kunna möta både den nuvarande och en framtida ökad hotbild i samhället och omvärlden samt för att reducera risken för störningar i väg- och järnvägstrafiken anser regeringen att byggnaderna där trafikledning sker bör ha ett högre säker-

hetsskydd. Regeringen bedömer att förutsättningarna för att driva och förvalta byggnader med särskilda behov av säkerhetsskydd bäst tillgodoses genom att de aktuella fastigheterna överläts till Specialfastigheter Sverige AB och att Trafikverket efter om- och tillbyggnad av lokalerna hyr dessa av bolaget. Specialfastigheter Sverige AB är ett statligt helägt bolag med särskild kompetens för att driva och förvalta byggnader med särskilda behov av säkerhetsskydd. Regeringen föreslår i denna proposition att Trafikverket under 2018 genom försäljning ska överlåta vissa fastigheter för trafikledning till Specialfastigheter Sverige AB (volym 1, avsnitt 7.4 Förslag som ligger till grund för beräkning av statens övriga inkomster).

3.6.4 Hållbara persontransporter

För att nå klimatmålen bedömer regeringen att gång, cykling och kollektivtrafik behöver främjas. Effektivisering, elektrifiering och användning av förnybara bränslen är viktiga verktyg för att nå riksdagens sektorsmål för transporternas klimatpåverkan. Regeringen vidtar en rad åtgärder för hållbara persontransporter.

Bränslebytet är ett reduktionspliktssystem som införs från den 1 juli 2018. Det tvingar drivmedelsleverantörer att minska utsläpp från bensin och dieselbränslen genom ökad inblandning av biodrivmedel, se vidare Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 6.15.

Bonus–malus för lätta fordon införs från den 1 juli 2018 och ger en bonus till lätta fordon med låga utsläpp av växthusgaser samtidigt som skatten höjs (malus) för fordon med höga utsläpp.

Regeringen har för avsikt att ge kommuner möjlighet att införa miljözoner med specifika utsläpps- och eller bullerkrav för lätta fordon. Vidare avser regeringen att införa ett särskilt ladda hemma-stöd för elbilar.

Genom medlemskap i en bilpool kan flera dela på sitt bilägande. Det ger oftast lägre kostnader för den enskilde och mer plats till annat än parkeringar. Regeringen är angelägen om att underlätta för bilpooler, bl.a. genom att göra det lättare att avsätta parkeringsmark. Utredningen om cirkulär ekonomi har lämnat ett antal förslag om bilpooler som nu bereds i Regeringskansliet. Ytterligare information om ovanstående satsningar finns i utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård.

Stadsmiljöavtal

Regeringen vill stärka förutsättningarna för att städerna ska utvecklas till levande, gröna, hälsosamma och trygga platser där människor möts och innovationer skapas. För att stödja denna utveckling har regeringen inrättat flera verktyg, bl.a. stadsmiljöavtalen.

Befolkningen i svenska storstäder växer kraftigt. För att fler ska kunna leva hållbart behövs tätta städer där en större andel av persontransporterna sker med gång, cykel och kollektivtrafik. Regeringen vill genom stadsmiljöavtalen fortsätta främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för cykeltrafik och kollektivtrafik. Genom en förlängning av stadsmiljöavtalen ökar möjligheterna för mer genomarbetade förslag samtidigt som det ges mer tid till att genomföra åtgärder och motprestationer.

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

3.6.5 Hållbara godstransporter

Effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter är en prioriterad fråga för regeringen. Det ger förutsättningar att nå flera av regeringens mål och strategier såsom målet om att uppnå EU:s lägsta arbetslöshet 2020, det övergripande transportpolitiska målet och transportsektorns klimatmål, liksom för möjligheterna att genomföra exportstrategin och nyindustrialiseringsstrategin Smart industri.

Regeringen har under 2017 påbörjat ett arbete med att ta fram en nationell godstransportstrategi, som ska ge en sammanfattande bild av nuläget och tydliggöra övergripande inriktningar för gods- och logistikområdet. Syftet är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft, samt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen avser att presentera strategin under det första halvåret 2018.

Regeringen har även avsatt resurser för att införa en miljökompensation för godstransport på järnväg.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet (bet. 2016/17:TU4, punkten 4, rskr. 2016/17:101).

Regeringen beslutade den 23 mars 2017 om direktiv till åtgärdsplanering och beräknar att under våren 2018 fastställa en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Sårbarhet och gränsöverskridande transporter är frågor som regeringen tar upp i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) och som därmed även är aktuella i arbetet med fastställandet av den nationella planen. Vissa frågor rörande gränsöverskridande transporter bereds i arbetet med regeringens aviserade godsstrategi som även den planeras till våren 2018. Ärendet bereds vidare med inriktningen att tillkännagivandet ska kunna avslutas i samband med att den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 fastställs under våren 2018 och godsstrategin beslutas.

Ordning och reda på vägarna

Schyssta villkor inom transportbranschen är en prioriterad fråga för regeringen. Flera initiativ har redan tagits och flera är på gång. Det gäller t.ex. förtydligade regler så att det blir enklare att utfärda sanktionsavgifter vid cabotageöverträdelser, fortsatt arbete med att se över utstationering i förhållande till vägtransporter, skärpt beställaransvar samt förbättrad tillsyn och regelefterlevnad inom vägtransportområdet, inklusive höjda sanktionsavgifter för överträdelser av kör- och vilotider.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen som sin mening vad utskottet anför om att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från kör- och vilotidsreglerna för yrkesmässig trafik (bet. 2014/15:TU12, rskr. 2014/15:206). Den 1 oktober 2015 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att se över möjligheten att tillåta mindre avvikelser från reglerna om kör- och vilotider. Den 15 mars 2016 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget (N2016/02111/MRT). Uppdraget har slutredovisats till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 2 maj 2017. Uppdraget har sedermera remitterats med sista svarsdag den 31 augusti 2017. Som tidigare har redovisats i regeringens skrivelse 2016/17:75 pågår arbetet med tillkännagivandet alltså.

Beställaransvar

I maj 2017 föreslog Transportstyrelsen, efter ett uppdrag från regeringen, en skärpning av reglerna om beställaransvar. Förslaget innebär att beställaren får ett större ansvar jämfört med dagens regler. För det första genom att den beställare som sluter avtal med trafikutövaren, alltså den som faktiskt utför transporten, inom ramen för en uttrycklig undersökningsplikt ska kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. För det andra utvidgas kretsen av beställare som kan bli straffrättsligt ansvariga för en otillåten transport till att omfatta fler beställare än den som ingått avtal med trafikutövaren. Transportstyrelsen föreslår att kretsen av beställare som kan hållas straffrättsligt ansvariga för en otillåten transport utvidgas till varje yrkesmässig beställare i avtalskedjan. Det innebär att om avtal om transport slutits i flera led, i en kedja, så kan fler än den sista beställaren i transportkedjan hållas straffrättsligt ansvarig. Förslaget har remitterats och bereds inom Regeringskansliet.

EU:s mobilitetspaket

Den 31 maj 2017 beslutade Europeiska kommissionen om ett stort antal förslag inom ramen för sitt s.k. mobilitetspaket. Bland annat gäller förslagen villkor för tillträdet till den inre marknaden för vägtransporter, t.ex. genom vilka regler som ska gälla för cabotagetransporter, dvs. inrikestransporter i ett annat land än det där vägtransportföretaget är etablerat. Vidare innehåller paketet förslag på särskilda regler för utstationering av förare i tung yrkesmässig trafik, ändrade regler för kör- och vilotider samt vägavgifter (det s.k. Eurovinjettdirektivet). Förhandlingarna kommer troligen att pågå under flera år och den svenska regeringen kommer att ge flera av mobilitetspaketets olika delar hög prioritet.

Sjöfart

Det är Sjöfartsverket som har i uppgift att fastställa både farleds- och lotsavgifterna. Regeringen anser att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning. Sjöfartsverket avser att införa en ny modell för sjöfartsavgifter från den 1 januari 2018. Sjöfartsverket avser att mot bakgrund av Trafikanalys PM 2017:9 – Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter – vidta ytterligare åtgärder för att farledsavgifternas miljöstyrande effekt ska stärkas och då särskilt vad gäller kväveoxidutsläppen. Hamnavgifternas utformning är en del i sjöfartens incitamentsstruktur. Regeringen avser återkomma till frågan om

hur miljö- och klimatbelastningen från hamnverksamhet kan minska.

För att ytterligare främja utvecklingen av kust- och inlandssjöfart föreslår regeringen att ett tillfälligt s.k. Eko-bonussystem införs. Syftet med ett Eko-bonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minskade utsläpp av luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Eko-bonusen kompenserar för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Regeringen föreslår att 50 miljoner kronor per år avsätts under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård till ett Eko-bonussystem under perioden 2018–2020. Därefter kommer systemet att utvärderas.

I syfte att utveckla inlands- och kustsjöfarten avser regeringen låta Transportstyrelsen undersöka om fler vattenområden skulle kunna klassas som s.k. inre vattenvägar.

Regeringen fortsätter att delta aktivt i IMO:s (International Maritime Organization) arbete med att utarbeta en strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan. En initial strategi ska antas 2018 och en slutlig strategi 2023.

Förberedelsen inför ikraftträdande av NECA (Nitrogen Oxide Emission Control Area) i Östersjön och Nordsjön samt efterlevnaden av den nyligen ikraftträdde Barlastvattenkonventionen kommer att kräva extra arbete av ansvariga myndigheter under 2018.

Under 2017 beslutade regeringen propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205). I propositionen föreslås vissa lagändringar i syfte att underlätta för sjöfartsnäringen såsom t.ex. att registreringen av mindre skepp förenklas. Regeringen avser att fortsätta arbetet med förenklingsåtgärder för sjöfarten under 2018.

Den maritima strategin är central för Sveriges uppfyllande av sin del av åtaganden inom FN:s hållbarhetsmål 14 och som en del av uppfyllnaden inom flera andra av FN:s hållbarhetsmål t.ex. 9, Hållbar Industri, Innovationer och Infrastruktur. Regeringen avser att fortsätta driva den maritima strategin, bl.a. via de fyra miljoner kronor per år som tidigare avsatts för arbetet, med avsikt att nå visionen för både strategin och FN:s hållbarhetsmål för haven (mål 14). Under 2018 kommer regeringsuppdraget (N2017/02641/MRT) angående integrerande

hållbarhetsindikatorer av strategins utveckling redovisas.

Riksdagen har ställt sig bakom det som utskottet anför om att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet och har tillkännagett detta för regeringen (bet. 2015/16:TU17, punkten 3, rskr. 2015/16:296). Arbetet pågår med att ta fram en promemoria med författningsförslag som ska remitteras. Avsikten är att det ska införas en administrativ sanktionsavgift i form av en miljösanktionsavgift för att främja en bättre efterlevnad av kraven i svaveldirektivet. I samband med lagstiftningsärendet har det uppmärksammat ett behov av att förstärka rättssäkerheten inom miljöområdet på grund av dubbelprövningsförbudet i Europakonventionen för de mänskliga rättigheterna och utvecklingen av nationell praxis. Regeringen avser att remittera ett förslag under hösten 2017. Som tidigare har redovisats i regeringens skrivelse 2016/17:75 pågår arbetet med tillkännagivandet alltjämt.

Regeringen avser att analysera och belysa förutsättningarna för fossilfrihet för statligt ägda fartyg t.ex. vägfärjor och lotsbåtar.

3.6.6 Nystart för Nollvisionen

Regeringen lanserade i augusti 2016 en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, en Nystart för Nollvisionen. Denna inriktning är även fortsatt vägledande för prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet. Trafikverket har under 2016 fått i uppdrag att sammankalla till, och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet. För att målen ska nås behöver arbetet bli mer åtgärdsinriktat och i högre grad än tidigare inkludera ett regionalt perspektiv.

Att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken till följd av trafikolyckor är ett viktigt bidrag till att minska transportsystemets negativa hälsokonsekvenser. Exempel på annan negativ hälsopåverkan från trafiken är hjärtinfarkt och stroke till följd av trafikbuller samt sjukdomar som ger förkortad livslängd till följd av luftföroreningar.

I december 2013 infördes en ny bestämmelse i trafikförordningen (1998:1276) som syftar till att öka trafiksäkerheten genom att förbjuda det användande av mobiltelefon och annan kom-

munikationsutrustning som ansågs vara trafikfarligt. Riksdagen tillkännagav 2014 för regeringen som sin mening att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, skr. 2013/14:181). Regeringskansliet remitterade i juli 2017 Transportstyrelsens rapport Förarens användning av kommunikationsutrustning under färd som bl.a. innehåller ett förslag om att föraren inte bör få använda mobiltelefon på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Som tidigare har redovisats i regeringens skrivelse 2016/17:75 pågår arbetet med tillkännagivandet alltjämt.

Anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar

Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och det intensifierade arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Regeringen gör bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg i en satsning ska relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. För detta föreslår regeringen en satsning på 78 miljoner kronor under 2018–2020.

Synliga anläggningar för automatisk hastighetsövervakning (ATK) har vid utvärdering visat sig ha en hög allmän- och individpreventiv effekt trots en relativt låg grad av aktivering. Regeringens bedömning är att liknande höga preventiva effekt går att uppnå vid ett införande av automatiska nykterhetskontroller vilket främjar en ökad trafiknykterhet.

Regeringen anser att införandet av automatiska nykterhetskontroller behövs för ett ökat fokus på trafikanternas nykterhet och för att minska rattfylleriet, vilket är särskilt viktigt både för regeringens satsningar på ordning och reda på vägarna och nollvisionen.

Bashastighet i tätort

Hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Sänkta hastigheter kan leda till ökad trafiksäkerhet och det är därför viktigt att hastigheterna anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Sänkta hastigheter förbättrar också möjligheterna för att flera miljö- och

klimatmål ska kunna nås. Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att utreda förutsättningarna för, och konsekvenserna, inklusive finansiella och legala sådana, av sänkt bashastighet i tätort (N2016/05491/TS). Uppdraget ska redovisas senast den 20 oktober 2017.

Olycksdatabasen Strada

Regeringen anser att tillförlitlig statistik över skador och olyckor inom vägtransportssystemet för uppföljning, utvärdering, kvalitetssäkring och forskning är av avgörande betydelse för utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet. Transportstyrelsens olycksdatabas Strada fyller därför en viktig funktion. Regeringen avser därför att fortsätta se över hur Strada ska regleras och organiseras.

Ökad regelefterlevnad

Regeringen anser att det behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna, särskilt för att minska rattfylleri och hastighetsöverträdelser. Ett sätt att förbättra regelefterlevnaden är att företag och andra organisationer systematiskt arbetar med att kvalitetssäkra sina resor och transporter så att de sker på ett lagligt och kvalitetsmässigt bra sätt.

Sprida svensk trafiksäkerhet i världen

Trafikolyckor bedöms av WHO vara den femte vanligaste dödsorsaken i världen 2030. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen har uppmärksammats av internationella institutioner som FN och EU och den internationella efterfrågan på svensk kunskap och svenska erfarenheter är stor. Svenskt trafiksäkerhetsarbete utgör ett viktigt bidrag till att nå FN:s mål för hållbar utveckling. Regeringen fortsätter att delta aktivt i det internationella arbetet med att utveckla det globala trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen avser även att fortsatt stärka och systematisera arbetet med att sprida svensk trafiksäkerhet i världen.

Trygghetsskapande åtgärder på stationer

På järnvägsstationer förekommer brottslig verksamhet och störning av allmän ordning och säkerhet. Problembilden är främst kopplad till stationshus men förekommer även på Trafikverkets plattformar och plattformförbindelser (gångbroar, gångtunnlar, hissar och rulltrappor).

Konsekvensen av detta blir att resenärer upplever vissa stationer som otrygga och väljer andra kommunikationsmedel. Regeringen föreslår där-

för en satsning på totalt 138 miljoner kronor under perioden 2018–2020 för att dels utöka antalet stationer som har bevakning och kameraövervakning för att skapa planeringsförutsättningar för att öka säkerhet och trygghet vid stationerna, dels utöka antalet trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar vid stationer i samverkan med andra aktörer som en arbetsmarknadsåtgärd t.ex. via moderna beredskapsjobb.

Fordonsrelaterade skulder och fordonsmålvakter

Regeringen har sett ett behov av att vidta olika åtgärder i syfte att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter. Bland annat avser regeringen att se över hur lagstiftningen kan skärpas för att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter.

Regeringen föreslår att 25 miljoner kronor per år anvisas under perioden 2018–2020 som ett riktat statsbidrag till kommuner. Regeringens avsikt är att dessa medel bör användas för att öka bortforsling, uppställning och skrotning av de aktuella fordonen.

3.6.7 Ökad och säker cykling

Regeringen vill stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar, bl.a. för kollektivtrafik, gång och cykel. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. I april 2017 beslutade regeringen ”En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet”.

Den nationella cykelstrategin har tagits fram i nära samarbete med externa aktörer och är den första i sitt slag. Den ger uttryck för regeringens ambitioner inom cykling och ska 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, se avsnitt 3.5.2.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen som sin mening vad trafikutskottet har anfört om att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbana även i de fall där cykelbana finns (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Parallellt

med att den nationella cykelstrategin togs fram har det även tagits fram en promemoria med överväganden om förändringar av trafikreglerna för cykling. Promemorian har remissbehandlats fram till den 31 augusti 2017. Som tidigare har redovisats i regeringens skrivelse 2016/17:75 pågår arbetet med tillkännagivandet alltjämt.

För att kunna samla forskning och utbildning inom cykling föreslår regeringen att ett nationellt kunskapscentrum inrättas med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som administrativ värd. Satsningen föreslås uppgå till 5 miljoner kronor per år under perioden 2018–2021 för detta ändamål. Ökad cykling kan också bidra till framtidens attraktiva och hållbara stadsregioner. På landsbygden kan cykling utgöra länkar i längre resekedjor.

För att ytterligare stötta cykling inför regeringen en premie vid köp av elcykel eller elmoped. Regeringen föreslår att 350 miljoner kronor per år avsätts under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård till denna premie under perioden 2018–2020.

3.6.8 Uppföljning av transportpolitiken

För att på sikt kunna uppfylla de transportpolitiska målen behövs underlag av god kvalitet som grund för förslag och prioritering av insatser. I samband med de årliga uppföljningarna, har det konstaterats att det med nuvarande preciseringar, indikatorer och mått, är svårt att få en tillräckligt god bild av utvecklingen vad gäller de transportpolitiska målen. Regeringen uppdrog därför i september 2016 åt Trafikanalys att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen (N2016/05490/TS) samt att föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet (N2016/05492/TS). Trafikanalys redovisade uppdragen den 10 mars respektive den 31 maj 2017. Redovisningen av det första uppdraget har varit på remiss till den 19 juni 2017. Trafikanalys har bl.a. föreslagit att uppföljningen ska baseras på ett antal indikatorer som samlat täcker hela det transportpolitiska målet och där de flesta är trafikslagsövergripande. Förslaget innehåller bl.a. en ny indikator för transporterarnas ekonomiska överkomlighet. Ärendena bereds för närvarande i Regeringskansliet.

3.7 Budgetförslag

3.7.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.15 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2016	Utfall	20 227 833	Anslags-sparande	4 580 593
2017	Anslag	24 123 726 ¹	Utgifts-prognos	24 089 244
2018	Förslag	25 512 794		
2019	Beräknat	25 936 234 ²		
2020	Beräknat	26 188 750 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 25 545 390 tkr i 2018 års prisnivå.

³ Motsvarar 25 361 950 tkr i 2018 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- museiverksamhet inom transportområdet,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m., samt statsbidrag till kommuner för hantering av fordon som är registrerade på s.k. fordonsmålvakter,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafikanläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafik-säkerhetsåtgärder på kommunala vägar,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,

- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemutgifter,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock),
- ersättning till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikations-system för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS,
- uppdatering av Försvarmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten,
- att ersätta transportörer för kostnader för identitetskontroller som utförs med stöd av lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid

- allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet,
- investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar,
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionshinder,
- bidrag till kollektivtrafik till skolungdomar under sommarlovet, samt
- utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Kompletterande information

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

Ytterligare bestämmelser som anknyter till anslaget användning finns i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning samt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

Europeiska kommissionen godkände den 29 maj 2017 investeringsstödet till Sälens flygplats (Scandinavian Mountains Airport AB). Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att ingå avtal med flygplatsbolaget om förutsättningarna och villkor för utbetalning av stödet.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligrättsliga avgifter inklusive avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, bron över Motalaviken på riksväg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på väg E4. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjerederiet. Utgångspunkten

för Färjerederiet är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Trafikverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Trafikverket beslutar efter samråd med Ekonomistyrningsverket om prissättningen för uppdragsverksamheten. Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster:

- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Materielservice.
- Utbildningsverksamhet.
- Uthyrning av järnvägsfordon.
- Upprätthållande av ett lager av reservbromateriel.

I tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas innefattar endast trafikavgifter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter, för uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvärme och specialtransporter ingår inte. Trafikverket uppskattar intäkterna från andra avgifter till 120 miljoner kronor 2018 och till 160 miljoner kronor 2019. Av dessa bedöms intäkterna från kvalitetsavgifter vara 70 miljoner kronor 2018 och 110 miljoner kronor 2019. Trafikverkets kostnader för betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och i trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket, belastar anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 178 miljoner kronor 2018 och 206 miljoner kronor 2019. Utöver de medel som framgår av tabellen disponerar Trafikverket medel som Transportstyrelsen får in från skyltavgifter för personliga registreringsskyltar till fordon. Medlen används främst för trafiksäkerhetsändamål. Intäkterna för 2017 beräknas uppgå till 14 miljoner kronor.

Tabell 3.16 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2018	2019
Färjerederiet		
Intäkter	94 000	96 000
Kostnader efter finansnetto	91 500	93 400
Resultat efter finansnetto	2 500	2 600
Kostnadstäckning i procent	103	103
Trafikverksskolan (Utbildning)		
Intäkter	59 600	62 350
Kostnader	57 527	60 152
Resultat	2 073	2 198
Kostnadstäckning i procent	104	104
Fordonsresurser¹		
Intäkter	73 190	68 873
Kostnader	45 476	49 269
Resultat	27 714	19 604
Kostnadstäckning i procent	161	140
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet²		
Intäkter	2 242 314	2 395 334
Kostnader	2 220 429	2 374 241
Resultat	21 885	21 093
Kostnadstäckning i procent	101	101
Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	89 000	89 000
Kostnader	89 000	89 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Riksväg 50 Motala		
Intäkter	17 000	17 000
Kostnader	17 000	17 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
E 4 Sundsvall		
Intäkter	45 000	45 000
Kostnader	45 000	45 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Förräprovsavgifter		
Intäkter	484 000	487 700
Kostnader	458 000	469 200
Resultat	26 000	18 500
Kostnadstäckning i procent	106	104
Banavgifter		
Intäkter	1 861 000	1 965 000
Kostnader	1 861 000	1 965 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Sjöfartsstöd		
Intäkter	1 000	1 000
Kostnader	1 000	1 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

¹ Fordonsresurser innefattar även kostnader och intäkter för Trafikverkets museiverksamhet.

² Övriga avgifter består av bl.a. uthyrning av förräprovsbilar vid prov, information, service och rådgivning, uthyrning av lokaler, uthyrning av reservbroar, teletjänster, elförsäljning och fastighetsförvaltning.
Källa: Underlag från Trafikverket.

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.17.

Tabell 3.17 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2018	2019
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	18 000	18 000
Kostnader	18 000	18 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Investeringsplan för Trafikverket

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringssåtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur (N2014/01779/TE, m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymerna bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och landsting samt bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och den nya Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag.

Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande beräknas uppgå till 26 501 miljoner kronor under 2018, se tabell 3.18.

I jämförelse med investeringsplanen som redovisades i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/11:1, utg.omr. 22) har förändringar skett mellan åren till följd av förändrad produktstakt av investerings- respektive reinvesteringssåtgärder. Den enskilt största förändringen är produktionen av Förbifart Stockholm som påverkar posterna "Väg – nationell plan" samt "varav finansierade med trängselskatt i Stockholm" och därmed även under finansiering "Övrig kreditram". Produktionen har även till viss del skjutits fram senare år än vad investe-

ringstabellen visar, vilket innebär en lägre planerad produktionstakt under aktuella år (2017–2020) än bedömningen var i budgetpropositionen för 2017. Detta påverkar dock inte planerad sluttidpunkt för projektet.

Posten ”Reinvesteringar i järnväg” är totalt sett något lägre 2019 samt 2020 jämfört med vad som redovisades i investeringsplanen i budgetpropositionen för 2017. Regeringens satsning på vidmakthållande som aviserades i budgetpropositionen för 2017 redovisades i sin helhet i investeringsplanen under posten ”Reinvesteringar järnväg”. Satsningen är nu integrerad i Trafikverkets underhållsplanering och fördelad

efter verksamhetens behov, vilket innebär att en viss del förs till verksamheterna för löpande underhåll och trafikledning, vilka inte definieras som en reinvestering och därför inte ingår i investeringsplanen.

Under våren 2018 avser regeringen att fastställa en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Regeringens beslut kan komma att medföra vissa förändringar av planerade nivåer jämfört med investeringsplanen som presenteras nedan.

Tabell 3.18 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Budget 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Järnvägsinvesteringar	9 805	10 086	10 300	11 146	13 321
Järnväg – nationell plan	9 194	9 599	9 917	11 020	12 925
<i>varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg</i>	<i>641</i>	<i>381</i>	<i>255</i>	<i>724</i>	<i>2 126</i>
Järnväg – regional plan	611	487	383	126	396
Väginvesteringar	7 590	9 837	12 055	13 819	15 690
Väg – nationell plan	5 715	7 683	9 597	11 543	13 824
<i>varav objekt finansierade med trängselskatt i Stockholm</i>	<i>719</i>	<i>1 335</i>	<i>2 218</i>	<i>4 903</i>	<i>6 222</i>
<i>varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg</i>	<i>328</i>	<i>499</i>	<i>484</i>	<i>136</i>	<i>542</i>
Väg – regional plan	1 875	2 154	2 458	2 276	1 866
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	17 395	19 923	22 355	24 965	29 011
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Järnvägsanläggningar	9 278	9 684	9 891	10 690	12 763
Väganläggningar	7 483	9 659	11 869	13 501	15 108
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	16 761	19 343	21 760	24 191	27 871
Finansiering					
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	13 371	15 810	17 539	17 171	18 252
Anslaget 1:10 EU-stöd TEN	383	172	71	34	
Anslaget 1:11 Trängselskatt Stockholm	701	1 264	2 065	895	534
Anslaget 1:14 Trängselskatt Göteborg	969	880	739	860	885
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	157	372	133	4 369	7 600
Förskotteringslån	-547	-95	-197	6	-50
Medfinansiering	2 361	1 520	2 005	1 630	1 790
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	17 395	19 923	22 355	24 965	29 011
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Reinvesteringar i järnvägar	2 355	2 957	1 960	3 034	3 904
Reinvesteringar i vägar	1 916	1 914	2 186	2 392	2 237
<i>varav bärighet och tjälsäkring</i>	<i>1 484</i>	<i>1 083</i>	<i>1 167</i>	<i>1 219</i>	<i>1 239</i>
Summa utgifter för vidmakthållande	4 271	4 871	4 146	5 426	6 141
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Järnvägsanläggningar	2 332	2 957	1 960	3 034	3 904
Väganläggningar	1 852	1 866	2 169	2 376	2 221
Beredskapstillgångar		32			
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	4 184	4 855	4 129	5 410	6 125
Finansiering					
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	3 935	4 730	4 146	5 426	6 141
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	336	141			
Summa finansiering av vidmakthållande	4 271	4 871	4 146	5 426	6 141
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	21 666	24 794	26 501	30 391	35 152
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	20 945	24 198	25 889	29 601	33 996

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 106 229 000 000 kronor 2019–2050.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, som Västlänken i

Göteborg. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas.

Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 106 229 000 000 kronor 2019–2050.

Tabell 3.19 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2050
Ingående åtaganden	84 906 004	79 670 946	95 779 946			
Nya åtaganden	10 711 116	33 249 000	29 190 000			
Infriade åtaganden	-79 670 946	-17 140 000	-19 841 000	-19 091 000	-19 032 000	-67 005 946
Utestående åtaganden	91 600 000	95 779 946	105 128 946			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	91 600 000	96 180 000	106 229 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Låneram

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

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen. Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.20 (beräknad netto-upplåning) innebär.

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

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

sundsförbindelsen beräknas vara slutamorterade 2022.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr och Rv 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (N2014/01779/TE, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2014–2025 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det gäller de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen respektive Västsvenska infrastrukturpaketet delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg 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 53 000 miljoner kronor i enlighet med den av riksdagen beslutade planeringsramen⁸ för sådana investeringar. I detta inkluderas även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

⁸ Planeringsramen i 2013 års prisnivå för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter som beslutades med anledning av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) ska uppgå till 53 000 miljoner kronor för perioden 2010–2029 och komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2014–2025 som uppgår till 522 000 miljoner kronor i 2013 års prisnivå.

Låneramen 2016 för ovan angivna ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 39 300 miljoner kronor. I tabell 3.20 redovisas Trafikverkets nettoupplåning med utgångspunkt från nu

fattade beslut och förslag om anslag för amortering. I tabell 3.21 redovisas den ackumulerade skulden 2015–2025, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.20.

Tabell 3.20 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	Skuld 2016- 12-31	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Skuld 2025- 12-31
Broinvesteringar	40	-8	-7	-6	-2	-2	-1	-1	-1	-1	11
E6 Svinesunds- förbindelse	376	-54	-57	-59	-62	-66	-67	-11	0	0	0
E6 Svinesunds- förbindelse, Tullstation	51	-51									0
Prioriterade vägprojekt	4 363	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	2 203
E 4 Sundsvall	1 306	-40	-33	-22	-20	-20	-22	-24	-26	-29	1 070
Rv 50 Motala–Mjölby	467	-10	-3	-3	-4	-4	-5	-5	-4	-4	425
Västsvenska infra- strukturpaketet(vägar)	0	0	0	0	422	40	131	66	71	75	805
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	0	3 971	5 631	5 532	3 514	2 521	2 081	1 556	24 826
Skurubron	0	0	133	398	186	-20	-21	-22	-23	-25	606
El- och teleanläggningar	5 383	258	-254	-254	-254	-254	-254	-254	-254	-254	3 609
Prioriterade järnvägsprojekt	14 627	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-617	9 074
Västsvenska infra- strukturpaketet (bana)	0	0	0	0	1 361	273	645	1 126	1 005	1 216	5 626
Botniabanan	14 093	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	10 232
Summa	40 706	-1 191	-1 507	2 739	5 972	4 197	2 634	2 110	1 563	1 248	58 487

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Tabell 3.21 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Broinvesteringar	40	32	25	19	17	15	14	13	12	11
E6 Svinesundsförbindelse	376	322	265	206	144	78	11	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	51									
Prioriterade vägprojekt	4 363	4 123	3 883	3 643	3 403	3 163	2 923	2 683	2 443	2 203
E 4 Sundsvall	1 306	1 266	1 233	1 211	1 191	1 171	1 149	1 125	1 099	1 070
Rv 50 Motala–Mjölby	467	457	454	451	447	443	438	433	429	425
Västsvenska infra- strukturpaketet (vägar)	0	0	0	0	422	462	593	659	730	805
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	0	3 971	9 602	15 154	18 668	21 189	23 270	24 826
Skurubron	0	0	133	531	717	697	676	654	631	606
El- och teleanläggningar	5 383	5 641	5 387	5 133	4 879	4 625	4 371	4 117	3 863	3 609
Prioriterade järnvägsprojekt	14 627	14 010	13 393	12 776	12 159	11 542	10 925	10 308	9 691	9 074
Västsvenska infra- strukturpaketet (bana)	0	0	0	0	1 361	1 634	2 279	3 405	4 410	5 626
Botniabanan	14 093	13 664	13 235	12 806	12 377	11 948	11 519	11 090	10 661	10 232
Summa	40 706	39 515	38 008	40 747	46 719	50 932	53 566	55 676	57 239	58 487

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Kostnaden för räntor och amortering av lån för prioriterade infrastrukturobjekt, el- och teleanläggningar samt Botniabanan belastar anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. I tabell 3.22 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet för 2016–2025 för dessa kostnader.

Kostnader för räntor och amortering av lån för dels de projekt som enligt Stockholms-överenskommelsen och Västsvenska infrastruktur-

paketet delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt, dels de avgiftsfinansierade broarna kommer att finansieras genom inkomster från trängselskatt respektive avgifter.

Vid beräkningen av anslagsbehovet har en kalkylränta på 1,90 procent, 2,80 procent, respektive 3,60 procent använts för åren 2018, 2019 respektive 2020. Från 2021 och framåt har en kalkylränta på 4,20 procent använts.

Tabell 3.22 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor vägar	50	65	55	65	80	85	90	100	100	100
Amorteringar vägar	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	222	141	327	293	360	447	462	524	575	538
Amorteringar järnvägar	454	872	871	871	871	871	871	871	871	871
Räntor Botniabanan	152	366	172	205	248	311	346	399	448	430
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan Villkorslån	6	6	26	32	42	42	42	42	42	42
Hyra matarledningar	11	11								
Total anslagsbelastning	1 564	2 130	2 120	2 135	2 270	2 425	2 480	2 605	2 705	2 650

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Regeringens överväganden

Utökade resurser till utveckling av det statliga transportsystemet

Regeringen föreslog i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) 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). Med anledning av riksdagens beslut höjdes utvecklings- och vidmakthållandeanslagen i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning höjdes anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 1 000 miljoner kronor 2020.

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

Förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med anledning av ökade verksamhetsvolym

De kraftigt ökade verksamhetsvolymerna som följer av riksdagens beslut om en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor medför stora utmaningar för Trafikverket. En adekvat kompetensförsörjning och nyrekryteringar behöver säkras. För att ge Trafikverket förbättrade förutsättningar att möta denna utmaning föreslår regeringen en förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med 45 miljoner kronor 2018 och 58 miljoner kronor

fr.o.m. 2019. Finansiering sker dels genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 23 miljoner kronor 2018 och med 29 miljoner kronor fr.o.m. 2019, dels genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 22 miljoner kronor 2018 och med 29 miljoner kronor fr.o.m. 2019.

Investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll
Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och det intensifierade arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Regeringen gör bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg ska relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. Regeringen föreslår därför en satsning på totalt 78 miljoner kronor under 2018–2020 varav 63 miljoner kronor för investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor för drift av dessa. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 15 miljoner kronor 2018, 24 miljoner kronor 2019 och 24 miljoner kronor 2020.

Bilstöd

Trafikverket genomför arbete i enlighet med 4 d § i förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder. Från och med 2018 belastar kostnaderna anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Regeringen

föreslår mot den bakgrunden att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 3 miljoner kronor fr.o.m. 2018. Finansiering sker genom att anslaget 4:3 *Bilstöd till personer med funktionsnedsättning* under utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg minskas med motsvarande belopp.

Trafikverkets transporthistoriska museer och samlingar

Ansvar för transporthistoriska museer och samlingar är i dag i hög utsträckning samlad hos Trafikverket. Sveriges järnvägmuseum i Gävle är det enda egna museet som Trafikverket driver, men omfattande samlingar vårdas eller visas även på andra ställen i Sverige.

Regeringen har beslutat att Trafikverket och Statens maritima museer ska inleda förberedelser för att föra över uppgiften att förvalta och utveckla Sveriges järnvägmuseum och de samlingar som Trafikverket ansvarar för till Statens maritima museer (N2017/04204/SUBT). Regeringen föreslog i 2017 års ekonomiska vårproposition (prop. 2016/17:100) att de uppgifter och verksamheter som avser bevarande av transporthistoriska samlingar och som finansieras från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* under utgiftsområde 22 Kommunikationer flyttas till utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid. Konsekvensen av förslaget är att utgiftsramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer permanent minskas med 47 miljoner kronor fr.o.m. 2018 och att utgiftsramen för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid ökas med motsvarande belopp. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2016/17:KU26, rskr. 2016/17:305). Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* under utgiftsområde 22 Kommunikationer minskas med 47 miljoner kronor fr.o.m. 2018 och att motsvarande belopp tillförs anslaget 8:1 *Centrala museer: Myndigheter* under utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid.

Främjande av kollektivtrafik i landsbygd

För att ytterligare främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslår regeringen en utökning av den satsning på kollektivtrafik i landsbygd som aviserades i budgetpropositionen för 2016. Utökningen föreslås uppgå till 85 miljoner kronor 2018, 40 miljoner kronor 2019 och 42 miljoner kronor

2020. Trafikverket ska samråda med regionala utvecklingsansvariga aktörer om vad som kan uppnås i respektive län och därefter lämna förslag till regeringen om hur medlen bäst kan användas. Ett exempel på åtgärd kan vara förbättringsåtgärder på järnvägar i landsbygd som är viktiga för kollektivtrafiken. Det kan även omfatta investeringar som främjar ökat kollektivtrafikresande med buss. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 85 miljoner kronor 2018, 40 miljoner kronor 2019 och 42 miljoner kronor 2020.

Förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät

Trafikverket ska genomföra förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät i syfte att öka framkomlighet och förbättra trafikmiljön. Åtgärderna kan bestå dels av förbättringsåtgärder på det statliga vägnätet (länsvägar) samt dels av statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. Åtgärderna ska planeras i samråd med Gotlands kommun.

Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 50 miljoner kronor 2018.

Bidrag för avgiftsfri kollektivtrafik till skolungdom under sommarlovet

Regeringen föreslår att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar årskurserna 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 i gymnasieskolan. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 350 miljoner kronor 2018, 350 miljoner kronor 2019 och 350 miljoner kronor 2020.

Fordonsrelaterade skulder och fordonsmålvakter

Regeringen har sett ett behov av att vidta olika åtgärder i syfte att minska förekomsten av s.k. fordonsmålvakter. Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att 25 miljoner kronor per år anvisas under perioden 2018–2020 som ett riktat statbidrag till kommuner. Kammarkollegiet föreslås bli den myndighet som administrerar bidragshanteringen. Regeringens avsikt är att dessa medel bör användas för att öka bortforsling, uppställning och skrotning av de aktuella fordonen.

Regeringen föreslår att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 25 miljoner kronor 2018, 25 miljoner kronor 2019 och 25 miljoner kronor 2020.

Civilt försvar inom transportområdet

Mot bakgrund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet och händelser som visat på samhällets sårbarhet ser regeringen ett behov av att förstärka totalförsvaret under kommande år. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att 40 miljoner kronor per år anvisas fr.o.m. 2018 i

syfte att stärka Luftfartsverkets, Sjöfartsverkets, Trafikverkets och Transportstyrelsens arbete med civilt försvar inom transportområdet.

Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 40 miljoner kronor fr.o.m. 2018.

Förslag och beräkningar

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

Tabell 3.23 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Större investeringar i nationell plan ¹	11 274 973	12 992 202	13 125 249	14 463 332	14 769 691	14 808 212
Väginvesteringar	3 469 466	4 217 149	4 298 535	5 578 839	5 863 973	4 702 656
Järnvägsinvesteringar	7 661 500	8 319 529	8 227 421	8 404 758	8 539 353	10 105 556
Sjöfartsinvesteringar	144 007	405 000	449 352	430 255	315 998	0
Luftfartsinvesteringar	0	50 524	149 941	49 480	50 367	0
Övriga investeringar	2 332 716	3 176 530	3 387 440	3 507 484	3 505 869	3 644 214
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	2 236 303	2 426 530	2 991 535	2 507 484	2 505 869	2 644 214
Stadsmiljöavtal	96 413	750 000	395 905	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Investeringar i regional plan	3 202 219	3 181 042	3 526 856	2 851 414	2 882 538	2 892 100
Övrig verksamhet	1 852 944	1 936 288	1 939 314	2 333 134	2 371 464	2 388 112
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 011 546	1 140 820	1 149 316	1 149 932	1 175 213	1 174 268
Forskning och innovation	360 570	343 468	338 667	342 202	349 284	352 130
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	480 828	452 000	451 331	451 000	451 000	459 000
Civilt försvar ²	0	0	0	40 000	40 612	41 304
Bidrag till avgiftsfri kollektiv trafik för skolungdomar under sommarlovet	0	0	0	350 000	355 355	361 410
Räntor och återbetalning av lån ³	1 564 070	2 835 471	2 108 192	2 330 237	2 379 062	2 428 033
Räntor och återbetalning av lån för vägar	289 909	412 718	301 877	312 136	319 006	335 020
Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 274 161	2 422 753	1 806 315	2 018 101	2 060 056	2 093 013
Kammarkollegiets disposition	911	2 193	2 193	27 193	27 610	28 079
Medel till andra myndigheter för rättgångskostnader m.m.	911	2 193	2 193	2 193	2 227	2 264
Bidrag till kommuner för kostnader kopplat till fordonsmålvakter				25 000	25 383	25 815
Summa	20 227 833	24 123 726	24 089 244	25 512 794	25 936 234	26 188 750

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

² Anslagsposten Civilt försvar avser utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet. Tilldelade medel kommer att fördelas mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket i regleringsbrevet för Trafikverket.

³ Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 4,0 procent. Den preliminära beräkningen av tilldelning av medel till den aktuella anslagsposten baseras därmed på en högre kalkylränta än den som använts vid beräkning av anslagsbehovet i tabell 3.22. Regeringen menar att det finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån för att kunna hantera eventuella räntehöjningar.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Tabell 3.24 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

Anvisat 2017 ¹	24 107 726	24 107 726	24 107 726
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	284 445	657 646	1 079 629
Beslut	1 164 622	1 215 534	1 046 829
Varav BP18 ³	542 000	450 000	452 000
Varav ³			
Förstärkning Trafikverkets förvaltningsanslag på grund av ökade investeringsvolymen	-23 000	-29 000	-29 000
Totalförsvarsöverenskommelse från 2018	40 000	40 000	40 000
Gotlandspaket: vägnät	50 000		
Utökad satsning på kollektivtrafik i landsbygd	85 000	40 000	42 000
Åtgärder mot fordonsmålvakter	25 000	25 000	25 000
Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar sommar	350 000	350 000	350 000
Anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar	15 000	24 000	24 000
Överföring till/från andra anslag	-44 000	-44 673	-45 434
Varav BP18 ³	-44 000	-44 000	-44 000
Varav ³			
Nya bilstödsregler: Överföring till Trafikverket	3 000	3 000	3 000
Transporthistoriska samlingar	-47 000	-47 000	-47 000
Övrigt	1	1	1
Förslag/beräknat anslag	25 512 794	25 936 234	26 188 750

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 25 512 794 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 25 936 234 000 kronor respektive 26 188 750 000 kronor.

3.7.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.25 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2016	Utfall	20 534 043	651 545
2017	Anslag	21 556 141 ¹	21 583 476
2018	Förslag	21 347 306	
2019	Beräknat	23 594 676 ²	
2020	Beräknat	24 538 185 ³	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 23 239 118 tkr i 2018 års prisliv.

³ Motsvarar 23 763 495 tkr i 2018 års prisliv.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta,
- kommunikationer till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägs- trafik,
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende 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, samt
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar.

Kompletterande information

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 745 000 000 kronor 2019–2022.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts,

som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority).

Avgörande för när ett åtagande inträffar enligt gällande redovisningsregler är vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 745 000 000 kronor 2019–2022.

Tabell 3.26 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2022
Ingående åtaganden	17 463 500	21 047 300	26 758 300			
Nya åtaganden	12 008 900	16 879 000	14 412 000			
Infriade åtaganden	-8 425 100	-11 168 000	-12 826 000	-10 755 000	-7 481 000	-10 108 300
Utestående åtaganden	21 047 300	26 758 300	28 344 300			
Erhållet/förslaget bemyndigande	25 000 000	27 160 000	28 745 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Regeringens överväganden

Utökade resurser till vidmakthållande av det statliga transportsystemet

Regeringen föreslog i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) 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). Med anledning av riksdagens beslut höjdes utvecklings- och vidmakthållandeanslagen beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning höjdes anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020.

Förstärkning av administrationsanslaget med anledning av ökade verksamhetsvolymerna

De kraftigt ökade verksamhetsvolymerna som följer av riksdagens beslut om en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor medför stora utmaningar för Trafikverket. En adekvat kompetensförsörjning och nyrekryteringar behöver säkras.

För att ge Trafikverket möjligheter att möta denna utmaning föreslår regeringen en förstärkning av Trafikverkets administrationsanslag med 45 miljoner kronor 2018 och 58 miljoner kronor fr.o.m. 2019. Finansiering sker dels genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 22 miljoner kronor 2018 och med 29 miljoner kronor fr.o.m. 2019, dels genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 23 miljoner kronor 2018 och med 29 miljoner kronor fr.o.m. 2019.

Regress vid fel och brister i infrastrukturen

Regeringen kommer att föreslå att en ny järnvägstrafiklag ersätter de civilrättsliga lagar som för närvarande reglerar inrikes och internationell järnvägstrafik. Avsikten är bl.a. att järnvägsföretag i större utsträckning ska kunna få ersättning av infrastrukturförvaltaren (den som har ansvaret för spåranläggningen) vid förseningar som beror på fel och brister i infrastrukturen (regress). I dag finns en sådan möjlighet vid internationella järnvägstransporter. För-

slaget medför att en ändamålsändring måste göras i det anslag som för närvarande används för regress vid internationella järnvägstransporter. Avsikten är att den nya lagen ska träda i kraft den 1 juli 2018.

Drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll

Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och det intensifierade arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Regeringen gör bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg i en satsning som syftar till att relevanta hamnar ska förses med automatiserade nykterhetskontroller föreslår regeringen en satsning på totalt 78 miljoner kronor under 2018–2020 varav 63 miljoner kronor för investeringar i anläggningarna och 15 miljoner kronor för drift och underhåll av dessa anläggningar. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 3 miljoner kronor 2018, 6 miljoner kronor 2019 och 6 miljoner kronor 2020.

Drift och underhåll av vägar i landsbygd

För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd föreslås en satsning på förbättrat vägunderhåll. Satsningen inriktas på vägar i landsbygd och bidrar till en ökad robusthet, kapacitet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärderna skapar även förutsättningar för att ha kvar gällande hastighetsgränser på landsbygdsvägar vilka kan riskera hastighetsnedsättningar som en följd av eftersatt underhåll.

Åtgärder för bärighet och tjälsäkring är också viktiga för den regionala tillväxten och vägnätet på landsbygden. Åtgärder leder till att robustheten och kapaciteten kan återställas och bevaras över tid. Åtgärderna skapar även förutsättningar för att ha kvar gällande hastighetsgränser på landsbygdsvägar.

Regeringen föreslår därför att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 100 miljoner kronor 2018, 100 miljoner kronor 2019 och 100 miljoner kronor 2020.

Ökad trygghet och säkerhet på järnvägsstationer

På järnvägsstationer förekommer brottslig verksamhet och störning av allmän ordning och säkerhet. Problembilden är främst kopplad till stationshus men förekommer även på Trafikverkets plattformar och plattformsförbindelser (gångbroar, gångtunnlar, hissar och rulltrappor).

Konsekvensen av detta blir att resenärer upplever vissa stationer som otrygga och väljer andra kommunikationsmedel. Trafikverket ansvarar vid järnvägsstationer för trafiksäkerhet och allmän trygghet på och invid den statligt ägda spåranläggningen inklusive perronger. Inom ramen för sitt ansvar som infrastrukturförvaltare planerar Trafikverket för en översyn och utökning av antalet järnvägsstationer som har bevakning och kameraövervakning som ett led i att öka säkerheten och tryggheten. Arbetet sker i samverkan med intressenter med förvaltningsansvar vid stationerna. Kameraövervakning bidrar positivt för både säkerhet och skydd mot kriminalitet.

Vidare genomför Trafikverket redan i dag trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar vid stationer i samverkan med andra aktörer som en arbetsmarknadsåtgärd. Under kommande tre år planeras en förstärkning av denna insats som kompletterar det arbete som bedrivs. Med en högre grad av närvaro vid problembelastade bytespunkter försvåras möjligheterna till brottslig verksamhet.

Kostnaderna som belastar Trafikverket är bl.a. kostnader för teknisk övervakningsutrustning, arbetsledning och andra omkostnader till ett belopp av 44,3 miljoner kronor 2018, 46,5 miljoner kronor 2019 och 47,2 miljoner kronor 2020.

Personalintensiva underhållsåtgärder längs vägar och järnvägar

Trafikverket har fortlöpande behov av att se till att det statliga väg- och järnvägsnätet förvaltas så att trafiksäkerheten säkerställs och anläggningsarnas status upprätthålls. Det kan ske genom att sidoområden hålls fria från uppväxande vegetation som kan skymma sikt eller utgöra en direkt risk för trafiken. Andra verksamheter som kan omfattas är uppstädning kring bangårdar, manuell ogräs- och vegetationsbekämpning inklusive invasiva arter längs infrastrukturen samt inventeringar av trummor, artrika väggkanter, dräneringar längs det statliga vägnätet eller andra personalintensiva underhållsåtgärder.

Trafikverket ska inom ramen för underhållsverksamheterna för väg och järnväg skapa sysselsättning till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Kostnaderna som belastar Trafikverket är i huvudsak kostnader för arbetsledning, maskiner och andra omkostnader upp till ett belopp av 60 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020, varav hälften på vägunderhåll och hälften på järnvägsunderhåll. Genom att utnyttja de möjligheter som finns till subventionerade anställningar inom arbetsmarknadspolitiken kan kostnaderna för entreprenörerna minska samtidigt som sysselsättningen ökar bland de som står långt från arbetsmarknaden.

Förslag och beräkningar

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

Tabell 3.27 Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2016	Budget 2017	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Vidmakthållande väg	12 764 832	12 676 080	12 407 912	12 992 698	14 090 987	14 227 851
Drift och underhåll	10 202 789	10 355 184	10 149 015	10 682 701	11 708 824	11 821 986
Bärighet och tjälsäkring	1 447 314	1 186 146	1 067 899	1 183 980	1 233 919	1 246 196
Bidrag för drift av enskild väg	1 114 729	1 134 750	1 190 998	1 126 017	1 148 244	1 159 669
Vidmakthållande järnväg	7 604 089	8 702 731	8 994 813	8 175 593	9 321 935	10 125 483
Drift, underhåll och trafikledning	7 604 089	8 702 731	8 994 813	8 175 593	9 321 935	10 125 483
Forskning och innovation	165 122	177 330	180 751	179 015	181 754	184 851
Summa	20 534 043	21 556 141	21 583 476	21 347 306	23 594 676	24 538 185

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Tabell 3.28 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	21 556 141	21 556 141	21 556 141
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	253 955	587 650	964 964
Beslut	-462 790	1 450 884	2 017 080
Varav BP18 ³	81 000	77 000	77 000
Varav ³			
Förstärkning Trafikverkets förvaltningsanslag på grund av ökade investeringsvolymerna	-22 000	-29 000	-29 000
Vidmakthållande av väg i landsbygd	100 000	100 000	100 000
Trygghet och säkerhet järnvägsstationer	44 300	46 500	47 200
Anläggningar för nykterhetskontroll	3 000	6 000	6 000
Finansiering trygghet och säkerhet järnvägsstationer	-44 300	-46 500	-47 200
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	21 347 306	23 594 676	24 538 185

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 21 347 306 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 23 594 676 000 kronor respektive 24 538 185 000 kronor.

3.7.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.29 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

			Anslags- sparande	
2016	Utfall	1 247 673		53 049
2017	Anslag	1 305 021 ¹	Utgifts- prognos	1 330 053
2018	Förslag	1 386 846		
2019	Beräknat	1 416 961 ²		
2020	Beräknat	1 441 154 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.² Motsvarar 1 394 641 tkr i 2018 års prisnivå.³ Motsvarar 1 394 641 tkr i 2018 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer.

Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom sjö- och luftfartsområdet samt för administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Regeringens överväganden

Förstärkning med anledning av ökade verksamhetsvolymerna

Regeringen föreslog i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) 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). De kraftigt ökade verksamhetsvolymerna som följer av riksdagens beslut om nya ramar medför stora utmaningar för Trafikverket. En adekvat kompetensförsörjning och nyrekryteringar behöver säkras.

För att ge Trafikverket förbättrade förutsättningar att möta denna utmaning föreslår regeringen en förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med 45 miljoner kronor 2018 och 58 miljoner kronor fr.o.m. 2019. Finansiering sker dels genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 23 miljoner kronor 2018 och med 29 miljoner kronor fr.o.m. 2019, dels genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 22 miljoner kronor 2018 och med 29 miljoner kronor fr.o.m. 2019.

Förstärkning inför kommande översyner

Regeringen har för avsikt att initiera två översyner, dels gällande hur laddinfrastruktur längs större vägar kan främjas, dels gällande förutsättningarna för fossilfrihet för statligt ägda fartyg t.ex. vägfärjor och lotsbåtar. För genomförandet av den förstnämnda översynen föreslår regeringen att anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas med 5 miljoner kronor 2018, 5 miljoner kronor 2019 och 5 miljoner kronor 2020. För genomförandet av den sistnämnda översynen föreslår regeringen att anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas med 5 miljoner kronor 2018.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.30 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor			
	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	1 305 021	1 305 021	1 305 021
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	26 703	48 016	71 117
Beslut	55 121	63 923	65 015
Varav BP18 ³	55 000	63 000	63 000
Varav ³			
Förstärkning på grund av ökade investeringsvolymerna i	45 000	58 000	58 000
Översyn: Elektrifiering i hela landet	5 000	5 000	5 000
Översyn: Fossilfrihet för statligt ägda fartyg	5 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	1	1	1
Förslag/beräknat anslag	1 386 846	1 416 961	1 441 154

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 1 386 846 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 416 961 000 kronor respektive 1 441 154 000 kronor.

3.7.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet

Tabell 3.31 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet

Tusental kronor

2016	Utfall	388 308	Anslags-sparande	
2017	Anslag	188 308 ¹	Utgifts-prognos	188 308
2018	Förslag	188 308		
2019	Beräknat	188 308		
2020	Beräknat	188 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.32 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017 ¹	188 308	188 308	188 308
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	188 308	188 308	188 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 188 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

3.7.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.33 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2016	Utfall	162 284	Anslags-sparande	
2017	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2018	Förslag	62 284		
2019	Beräknat	62 284		
2020	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar och Säffle kanaler samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.34 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017 ¹	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.7.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2016	Utfall	79 597		2 529
2017	Anslag	82 513 ¹	Utgifts-prognos	82 513
2018	Förslag	167 313		
2019	Beräknat	195 513		
2020	Beräknat	195 513		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

För att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland, se vidare avsnitt 3.6.2 tillförs ytterligare medel för detta ändamål. Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* föreslås ökas med 84,8 miljoner kronor 2018 och fr.o.m. 2019 med 113 miljoner kronor per år.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.36 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017 ¹	82 513	82 513	82 513
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	84 800	113 000	113 000
Varav BP18	84 800	113 000	113 000
Varav			
Ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland	84 800	113 000	113 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	167 313	195 513	195 513

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 167 313 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 195 513 000 kronor respektive 195 513 000 kronor.

3.7.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.37 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2016	Utfall	751 695		79 305
2017	Anslag	920 000 ¹	Utgifts-prognos	910 499
2018	Förslag	930 000		
2019	Beräknat	960 000		
2020	Beräknat	958 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

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

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ta höjd för den variation och osäkerhet som förekommer. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikfjänt baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 545 000 000 kronor 2019–2027.

Tabell 3.38 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal*Tusental kronor*

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2027
Ingående åtaganden	6 408 100	5 865 700	5 432 700			
Nya åtaganden	75 300	445 000	738 000			
Infriade åtaganden	-617 700	-878 000	-875 000	-853 000	-866 000	-3 576 700
Utestående åtaganden	5 865 700	5 432 700	5 295 700			
Erhållet/förslaget bemyndigande	7 500 000	6 000 000	5 545 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Regeringens överväganden

Utökad nattågstrafik till och från Jämtland

Regeringen anser att det är viktigt att det finns grundläggande tillgänglighet med nattåg även under de perioder då det inte bedrivs regelbunden nattågstrafik till Jämtland. Brister i tillgänglighet innebär risker för att pendlare och turistresenärer inte når sina målpunkter. En god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva, och verka i alla delar av landet, samt för att få ett Sverige som håller ihop. En väl fungerande nattågstrafik har betydelse för både sysselsättningen och besöksnäringen i berörda regioner. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 30 miljoner kronor 2018, 60 miljoner kronor 2019 och 58 miljoner kronor 2020.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.39 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:7 *Trafikavtal*

Tusental kronor			
	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	900 000	900 000	900 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	30 000	60 000	58 000
Varav BP18	30 000	60 000	58 000
Varav			
Nattågstrafik till och från Jämtland	30 000	60 000	58 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	930 000	960 000	958 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 930 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 960 000 000 kronor respektive 958 000 000 kronor.

3.7.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor				
2016	Utfall	25 358	Anslags-sparande	197
2017	Anslag	28 757 ¹	Utgifts-prognos	28 460
2018	Förslag	28 757		
2019	Beräknat	28 757		
2020	Beräknat	28 757		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.41 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor			
	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	28 757	28 757	28 757
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	28 757	28 757	28 757

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 28 757 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 28 757 000 kronor respektive 28 757 000 kronor.

3.7.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.42 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

2016	Utfall	48 224	Anslags-sparande	
2017	Anslag	48 174 ¹	Utgifts-prognos	47 676
2018	Förslag	53 540		
2019	Beräknat	54 389 ²		
2020	Beräknat	55 317 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 53 540 tkr i 2018 års prisnivå.

³ Motsvarar 53 540 tkr i 2018 års prisnivå.

Ändamål

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.43 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2016	56 177	55 582	595
(varav tjänsteexport)	3 625	3 578	47
Prognos 2017	60 845	59 244	1 601
(varav tjänsteexport)	4 812	4 597	215
Budget 2018	62 062	60 462	1 600
(varav tjänsteexport)	4 908	4 750	158

Källa: Statens väg- och transportforskningsinstituts budgetunderlag för 2018–2020 inkl. kompletterande underlag.

Regeringens överväganden

Studie av möjligheten att förbättra kollektivtrafiken

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.6.9) att en satsning skulle genomföras i syfte att för-

bättra kollektivtrafiken och järnvägens attraktionskraft i landsbygd. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100). Totalt avsattes 2 miljoner kronor för 2016 och 2017.

Ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling

Regeringen föreslår att ett nationellt kunskapscentrum för forskning och utbildning om cykling inrättas med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) som administrativ värd. Vid ett sådant centrum kan olika cykelaktörer mötas för att tillsammans diskutera och utveckla cyklingens roll i Sverige.

Regeringen föreslår därför att anslaget 1:9 Statens Väg- och transportforskningsinstitut ökas med 5 miljoner kronor 2018, 5 miljoner kronor 2019, 5 miljoner kronor 2020 samt 5 miljoner kronor 2021.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.44 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017 ¹	48 174	48 174	48 174
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	1 390	2 176	3 035
Beslut	3 976	4 039	4 108
Varav BP18 ³	5 000	5 000	5 000
Varav ³			
Nationellt kunskapscentrum för cykling	5 000	5 000	5 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	53 540	54 389	55 317

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 53 540 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 54 389 000 kronor respektive 55 317 000 kronor.

3.7.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 3.45 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

2016	Utfall	382 745	Anslags-sparande	494 618
2017	Anslag	150 000 ¹	Utgifts-prognos	170 224
2018	Förslag	150 000		
2019	Beräknat	150 000		
2020	Beräknat	150 000		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Kompletterande information

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

Regeringens överväganden

Sedan den 11 december 2013 gäller nya riktlinjer för TEN-T och för finansiering av TEN, för både energi, transport och it, genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF). Transeuropeiska nätverket för transporter ska stärka och länka samman transportsystemet i EU. De nya riktlinjerna för TEN-T sätter i huvudsak tekniska krav och standarder för nätverket. Transportnätverket klassificeras i övergripande transportnät respektive stomnät. Dessutom pekas nio prioriterade stomnätskorridorer ut. Den stomnätskorridor som Sverige huvudsakligen berörs av är korridoren mellan Helsingfors och Valetta som kallas för Skandinavien–Medelhavet. Utöver de nio stomnätskorridorerna finns två horisontella prioriteringar

inom det transeuropeiska transportnätet. Dessa horisontella prioriteringar är sjömotorvägsprojekt (Motorways of the Sea) samt det europeiska signalsystemet för järnvägar, ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Under 2014 och 2015 hade Europeiska kommissionen de två första utlysningarna i CEF. Utlysningarna omfattade mer än 13 miljarder euro, vilket är en stor del av fondens budget för programperioden fram till 2020. Utlysningarna omfattade alla trafikslag samt erbjöd möjlighet att söka medfinansiering för horisontella prioriteringar. Under 2016 utlyste Europeiska kommissionen ytterligare ca 1,9 miljarder euro i en utlysning för transportprojekt. Europeiska kommissionen utlyste även 40 miljoner euro i en separat utlysning för pilot- och studieprojekt som kombinerar transport- och energilösningar längs det transeuropeiska transportnätet under 2016.

Under 2017 öppnades ny typ av utlysning, s.k. blending call. Detta är den första utlysningen som kombinerar traditionella bidrag med olika former av finansiella instrument. Syftet är att kunna möjliggöra finansiering för angelägna transportprojekt, dvs. att bidragen kan underlätta för projekten att få en förmånlig medfinansiering från banker och andra finansiella institut. Transportprojekten som ansöker om bidra i denna utlysning måste även ha medfinansiering via lån för att beviljas finansiella bidrag av Europeiska kommissionen. På så sätt kan även bankerna delta i arbetet att granska projektens mognad och lämplighet för medfinansiering från Europeiska kommissionen.

Under hösten 2017 och under 2018 kommer arbetet med att förbereda för nästa ramprogram för finansiering av transportprojekt inom det transeuropeiska transportnätet att ske. Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att Sverige aktivt främjar ett sökande av bidrag från budgeten för CEF och att projekt som tilldelats bidrag för TEN-T och CEF slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av kommissionen.

*Förslag och beräkningar***Tabell 3.46 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk**

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	150 000	150 000	150 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	150 000	150 000	150 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 150 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.7.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm**Tabell 3.47 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags- sparande	Utgifts- prognos	Belopp
2016	Utfall	1 126 384			1 819 341
2017	Anslag	1 448 531 ¹			1 822 947
2018	Förslag	1 528 925			
2019	Beräknat	1 666 000			
2020	Beräknat	1 688 000			

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen,
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen, samt

- system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

Kompletterande information

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

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 676 000 000 kronor 2019–2057.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån.

Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits. Avgörande för när ett

åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas.

Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva

upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet.

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

Tabell 3.48 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2057
Ingående åtaganden	10 928 600	17 865 500	23 968 500			
Nya åtaganden	6 359 200	8 550 000	7 242 000			
Infriade åtaganden	-577 700	-2 447 000	-1 935 000	-1 489 000	-1 511 000	-26 275 500
Utestående åtaganden	17 865 500	23 968 500	29 275 500			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	27 500 000	32 000 000	29 676 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Låneram

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en prog-

nos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens.

I tabell 3.49 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2016. Tabellen nedan har justerats genom att även anslags-sparande på posterna som berörda myndigheter disponerar för administrationskostnader, som omfördelas till anslagsposten avsatt för investeringar, ingår i tabellen. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2016 uppgick till -137 075 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2017, se vidare i tabell 3.51.

Tabell 3.49 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2013	2014	2015	2016
Intäkter från inbetald trängselskatt	4 995 736	832 964	865 825	1 537 873
Kostnader för administration	1 894 708	127 442	140 200	146 203
Överskott	3 101 028	705 522	725 625	1 391 670
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	2 894 284	686 986	819 838	1 207 476
Medel som omdisponerats	183 240	143 296	0	125 800
Summa totalt avsatta medel	3 077 524	830 282	819 838	1 333 276
Differens mellan överskott och avsatta medel	23 504	-124 760	-94 213	58 394
Akkumulerad differens	23 504	-101 256	-195 469	-137 075

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

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

Det bör understrykas att beräkningen av de medel som avsätts till investeringar endast är avsedd att spegla de överskott som trängselskattesystemet ger och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till investeringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 3.50 nedan

hade ett anslagssparande på ca 1 790 483 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2016.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 517 600 000 kronor 2018. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2018 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2016 på -137 075 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2018, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2016 avser regeringen att avsätta 1 380 525 000 kronor till investeringar i regleringsbrev för 2018, se tabell 3.51 nedan.

Tabell 3.50 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	410 000	558 523	965 885	548 526	686 986	819 838	1 207 476
Medel som omdisponerats	0	0	0	183 240	143 296	0	125 800
Ingående anslagssparande	504 453	0	319 727	735 633	960 984	1 484 092	1 437 389
Summa totalt tillgängliga medel	914 453	558 523	1 285 612	1 467 399	1 791 266	2 303 930	2 770 665
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	537 103	238 796	549 979	506 415	307 174	866 541	980 182
Utgående anslagssparande	377 350	319 727	735 633	960 984	1 484 092	1 437 389	1 790 483

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Tabell 3.51 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Intäkter från trängselskatt	1 666 000	1 666 000	1 688 000
Kostnader för administration	148 400	148 400	148 400
Överskott	1 517 600	1 517 600	1 539 600
Justering för ackumulerad differens	-137 075		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 380 525	1 517 600	1 539 600

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 1 380 525 000 kronor till investeringar 2018. Dessutom avser regeringen att avsätta samman-

lagt 148 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2018 blir därmed 1 528 925 000 kronor.

Tabell 3.52 Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter*Tusental kronor*

	Beräknat 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väg-anknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län)	1 380 525	1 517 600	1 539 600
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	92 000	92 000	92 000
Kronofogdemyndigheten: administration	3 400	3 400	3 400
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa/anslag	1 528 925	1 666 000	1 688 000

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

Förslag och beräkning

Tabell 3.53 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor			
	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	1 448 531	1 448 531	1 448 531
Förändring till följd av:			
Beslut	189 469	189 469	211 469
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-109 075	28 000	28 000
Förslag/beräknat anslag	1 528 925	1 666 000	1 688 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 528 925 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 666 000 000 kronor respektive 1 688 000 000 kronor.

3.7.12 1:12 Transportstyrelsen**Tabell 3.54 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor				
2016	Utfall	2 075 369	Anslags-sparande	27 835
2017	Anslag	2 093 091 ¹	Utgifts-prognos	2 092 168
2018	Förslag	2 139 603		
2019	Beräknat	2 148 641 ²		
2020	Beräknat	2 184 810 ³		

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 115 508 tkr i 2018 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 115 508 tkr i 2018 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget 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 samt administration av bonus till klimatbonusbilar.

Kompletterande information

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Transportstyrelsen**Tabell 3.55 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor				
Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2016	1 313 792	30 885	1 594 626	-249 949
Prognos 2017	1 306 389	58 561	1 574 510	-209 560
Budget 2018	1 259 000	64 000 ¹	1 538 000	-215 000

¹ Av intäkterna som disponeras 2018 avser 26 500 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt 24 000 tkr, 7 000 tkr respektive 5 500 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2018–2020 inkl. kompletterande underlag från Transportstyrelsen (N2017/01623/SUBT).

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

Regeringen avser dock att fr.o.m. den 1 april 2018 ta bort Transportstyrelsens bemyndigande avseende myndighetsavgiften. Avskaffandet av myndighetsavgiften innebär att Transportstyrelsens avgiftsintäkter beräknas minska med omkring 90 miljoner kronor per år. Precis som i dagsläget kommer de verksamhetskostnader som i dag täcks av intäkterna från myndighetsavgiften att finansieras från anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*.

Med ett fåtal undantag gäller att Transportstyrelsen ska bestämma avgifternas storlek så att full kostnadstäckning uppnås. Under tidigare år har det dock ackumulerats ett stort överskott som till största delen uppkommit inom den offentligrättsliga verksamheten inom vägtrafik. Även inom luftfartsområdet har ett överskott ackumulerats, medan det inom sjöfarts- och

järnvägsområdet fanns ackumulerade underskott.

Den 22 december 2014 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att redovisa en plan för, och vid behov ge förslag på, hantering av över- och underuttag av avgifter i myndighetens offentligt rättsliga avgiftsbelagda verksamhet och i uppdragsverksamheten. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 4 maj 2015. Vidare uppdrog regeringen den 10 september 2015 åt Transportstyrelsen att följa upp tillämpningen av bemyndiganden för vissa offentligt rättsliga avgifter. Det uppdraget redovisade Transportstyrelsen den 31 mars 2016.

Som en följd av uppdragen har Transportstyrelsen justerat avgiftsnivåerna för att minska obalanserna där det bedömts möjligt. Redovisningarna har dock tydliggjort att myndigheten inte har klarat av att hantera de uppkomna obalanserna på egen hand. Regeringen har därför genom regleringsbrevet för 2017 beslutat att vissa obalanser som ackumulerats från bruttoredoisade avgifter med krav på full kostnadsäckning inte behöver beaktas vid framtida avgiftsättning.

Vidare har Transportstyrelsen identifierat några delområden inom den avgiftsbelagda verksamheten där full kostnadsäckning inte är ett hållbart ekonomiskt mål. Sedan tidigare har Transportstyrelsen möjlighet att frångå kravet på full kostnadsäckning på ett antal områden. Genom beslut den 22 juni 2017 bemyndigade regeringen Transportstyrelsen att frångå kravet på full kostnadsäckning på ytterligare några områden inom luftfart och sjöfart.

Riksdagen har riktat två tillkännagivanden till regeringen som rör Transportstyrelsens avgifter. Den 25 mars 2015 beslutade riksdagen ett tillkännagivande om att regeringen bör se över möjligheterna för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn (bet. 2014/15:TU7, punkten 5, rskr. 2014/15:144). Den 15 december 2015 beslutade riksdagen ett tillkännagivande om att regeringen bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, punkten 2, rskr. 2015/16:98). Dessa båda tillkännagivanden har slutbehandlats genom beslutet om förordningsändringar den 22 juni 2017.

Tabell 3.56 Offentligt rättslig verksamhet 2018 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning				24 000	24 000
Tillsyn	91 000	53 000	44 000	116 000	304 000
Tillståndsprovning	141 000	16 000	14 000	53 000	224 000
Registerhållning	963 000	3 000	15 000	5 000	986 000
Summa	1 195 000	72 000	73 000	198 000	1 538 000

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2018–2020 inkl. kompletterande underlag från Transportstyrelsen (N2017/01623/SUBT).

Av tabell 3.56 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden.

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.55 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär. Dessa intäkter redovisas i tabell 3.57.

Tabell 3.57 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt -kostnad)
Utfall 2016	1 015 719	1 074 560	-58 841
Prognos 2017	1 103 623	1 036 041	67 582
Budget 2018	1 163 000 ¹	1 124 000	39 000

¹Intäkterna som 2018 disponeras inom luftfartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäliga kostnader för säkerhetskontroll (898 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning (70 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (123 000 tkr). Intäkterna som 2018 disponeras inom vägtrafikområdet består av den del av infrastrukturavgifterna som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (14 000 tkr) och Sundsvallsfjärden (43 000 tkr) samt av försäljningen av personliga fordonsskyltar (15 000 tkr) som betalas till Trafikverkets räntekonto. Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2018–2020 (N2017/01623/SUBT).

Tabell 3.58 innehåller uppgifter om intäkter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.58 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Intäkter som inte får disponeras	Kostnader	Resultat
Utfall 2016	192 104		192 104
Prognos 2017	192 200		192 200
Budget 2018	192 200 ¹		192 000

¹Intäkterna som 2018 redovisas mot inkomsttitel avser den del av undervägsavgiften som utgör kompensation från Eurocontrol (17 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (68 000 tkr), rest- och drojmsmålsavgifter (78 000 tkr), överlastavgifter (5 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelser av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (24 000 tkr) samt sanktionsavgifter vid överträdelser av regler om cabotage (200 tkr). Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2018–2020 (N2017/01623/SUBT).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver redovisas i tabell 3.59. Den hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

Tabell 3.59 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt -kostnad)
Utfall 2016	87 519	117 188	-29 668
(varav tjänsteexport ¹)	0	0	0
Prognos 2017	70 000	96 000	-26 000
(varav tjänsteexport)	(0)	(0)	(0)
Budget 2018	87 000	92 000	-5 000
(varav tjänsteexport)	(0)	(0)	(0)

¹ I utfallet för 2016 ingår administration av felparkeringsavgifter som fr.o.m. 2017 redovisas som offentligrättslig verksamhet och ingår i tabell 3.57. Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2018–2020 (N2017/01623/SUBT).

Övrig information

Transportstyrelsen har genomfört en upphandling rörande drift av myndighetens it-system. Till följd av vissa beslut som fattades vid upphandlingen har Transportstyrelsens dåvarande generaldirektör enligt ett av henne godkänt strafföreläggande gjort sig skyldig till vårdslöshet med hemlig uppgift. Den 3 augusti 2017 beslutade regeringen att en utredare ska granska den process som ledde fram till att skyddsvärd information har hanterats på ett sätt som strider mot svensk lag (N2017/04991/SUBT). Samma dag uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att kartlägga vilka säkerhetskänsliga eller av andra skäl sekretessbelagda uppgifter som har hanterats av icke säkerhetsprövade medarbetare hos leverantörer och underleverantörer och att bedöma vilket men som har uppstått eller riskerar att uppstå till följd av detta (N2017/04992/SUBT).

Regeringens överväganden

Avgiftsfritt utbyte av grunddata

Riksdagen biföll regeringens förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.6.12, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) om en ökning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* fr.o.m. 2017 för att möjliggöra en ordning med avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. En del av ökningen finansierades genom att anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskades. En del av ökningen har visat sig vara felaktig, varför anslaget 1.12 *Transportstyrelsen* föreslås minskas med 1 800 000 kronor under 2018 och med 900 000 kronor fr.o.m.

2019, samtidigt som anslaget 1:13 *Trafikanalys* ökas med motsvarande belopp.

Bonus–malus

Regeringen avser att föreslå riksdagen att ett s.k. bonus–malus-system ska införas under 2018 och att Transportstyrelsen ska få ansvar för att administrera systemet. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 17 miljoner kronor under 2018, 5 miljoner kronor per år. 2019–2022, 4 miljoner kronor 2023 och 3 miljoner kronor fr.o.m. 2024.

En ny säkerhetsskyddslag

Kraven på säkerhetsskyddet har förändrats genom utvecklingen i omvärlden och på informationsteknikområdet, ökningen av säkerhetskänslig verksamhet som bedrivs i enskild regi och en ökad internationell samverkan. Som framgår under utgiftsområde 4 Rättsväsendet avser regeringen att återkomma till riksdagen med ett förslag till en ny säkerhetsskyddslag. Denna innebär utökade uppgifter för Transportstyrelsen, varför anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* föreslås ökas med 2 miljoner kronor 2018 och med 4 miljoner kronor fr.o.m. 2019.

Regelefterlevnad vid miljözoner

Regeringen avser att genomföra en översyn av hur regelefterlevnad kan säkerställas vid nya typer av miljözoner. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 5 miljoner kronor 2018.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.60 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor			
	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	2 086 091	2 086 091	2 086 091
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	31 197	64 358	100 558
Beslut	24 115	-894	-909
Varav BP18 ³	24 000	9 000	9 000
Varav ³			
Ny säkerhetsskyddslag	2 000	4 000	4 000
Bonus–malus	17 000	5 000	5 000
Miljözoner	5 000		
Överföring till/från andra anslag	-1 800	-914	-930
Varav BP18 ³	-1 800	-900	-900
Varav ³			
Felkorrigerig för avgiftsfritt digitalisering	-1 800	-900	-900
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 139 603	2 148 641	2 184 810

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 2 139 603 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 2 148 641 000 kronor respektive 2 184 810 000 kronor.

3.7.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.61 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2016	Utfall	66 835	Anslags- sparande	1 740
2017	Anslag	65 483 ¹	Utgifts- prognos	66 529
2018	Förslag	68 162		
2019	Beräknat	68 317 ²		
2020	Beräknat	69 470 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 67 262 tkr i 2018 års prisnivå.

³ Motsvarar 67 262 tkr i 2018 års prisnivå.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Avgiftsfritt utbyte av grunddata

Riksdagen biföll regeringens förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.6.12, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) om en sänkning av anslaget 1:3 *Trafikanalys* 2017 för att möjliggöra en ordning med avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. En del av sänkningen visade sig felaktig, varför anslaget föreslås ökas med 1 800 000 kronor under 2018 och med 900 000 kronor fr.o.m. 2019, samtidigt som anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med motsvarande belopp.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.62 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017 ¹	65 483	65 483	65 483
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	876	1 917	3 054
Beslut	3	3	3
Varav BP18 ³			
Överföring till/från andra anslag	1 800	914	930
Varav BP18 ³	1 800	900	900
Varav ³			
Felkorrigering för avgiftsfritt digitalisering	1 800	900	900
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	68 162	68 317	69 470

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 68 162 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 68 317 000 kronor respektive 69 470 000 kronor.

3.7.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.63 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2016	Utfall	1 122 920	Anslags- sparande	43 528
2017	Anslag	1 027 434 ¹	Utgifts- prognos	1 050 293
2018	Förslag	899 954		
2019	Beräknat	1 017 000		
2020	Beräknat	1 042 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndiganden och ekonomiska åtaganden

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

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg som Trafikverket ska göra för överskottet från trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten måste ingå avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån.

Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas

som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån upptagits. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas.

Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser.

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

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

Tabell 3.64 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2037
Ingående åtaganden	2 540 000	1 487 700	6 895 700			
Nya åtaganden	-226 500	6 229 000	1 174 000			
Infriade åtaganden	-825 800	-821 000	-831 000	-811 000	-841 000	-5 586 700
Utestående åtaganden	1 487 700	6 895 700	7 238 700			
Erhållet/förslaget bemyndigande	4 200 000	7 100 000	7 538 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2018–2020 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2017/01600/SUBT).

Låneram

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar i kollektivtrafik,

järnväg och väg i Göteborg utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens.

I tabell 3.65 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2016. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2016 uppgick till -114 046 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2018, se vidare i tabell 3.67.

Tabell 3.65 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Intäkter från inbetald trängselskatt	625 646	817 610	943 495	1 012 656
Kostnader för administration	174 583	162 204	153 194	154 411
Överskott	451 063	655 406	790 301	858 245
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	493 900	607 550	672 543	813 079
Medel som omdisponerats		127 343	0	154 646
Summa totalt avsatta medel	493 900	734 893	672 543	967 725
Differens mellan överskott och avsatta medel	-42 837	-79 487	117 758	-109 480
Akkumulerad differens	-42 837	-122 324	-4 566	-114 046

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2016 avsattes 968 508 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.66 nedan saknas ett ackumulerat anslagssparande vid utgången av 2016.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.67 nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas

uppgå till 1 014 000 000 kronor 2018. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2018 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2015 på -114 046 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2018, samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2016 avser regeringen att avsätta 739 324 000 kronor till investeringar i regleringsbrev för 2018.

Tabell 3.66 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	493 900	607 550	672 543	813 079
Medel som omdisponerats	0	127 343	0	154 646
Ingående anslagssparande	0	0	0	783
Summa tillgängliga medel	493 900	734 893	672 543	968 508
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	493 900	734 893	671 760	968 508
Utgående anslagssparande	0	0	783	0

Källa: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Tabell 3.67 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Intäkter från inbetald trängselskatt	1 014 000	1 017 000	1 042 000
Kostnader för administration	160 630	156 630	156 630
Överskott	853 370	860 370	885 370
Justering för ackumulerad differens	-114 046		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	739 324	860 370	885 370

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 739 324 000 kronor till investeringar 2018. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt

160 630 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2018 blir därmed 899 954 000 kronor.

Tabell 3.68 Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagposter

Tusental kronor

	Beräknat 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen	739 324	860 370	885 370
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	124 000	120 000	120 000
Kronofogdemyndigheten: administration	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar: administration	980	980	980
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	899 954	1 017 000	1 042 000

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

*Förslag och beräkning***Tabell 3.69 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	1 027 434	1 027 434	1 027 434
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	6 566	17 566	42 566
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-134 046	-28 000	-28 000
Förslag/beräknat anslag	899 954	1 017 000	1 042 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 899 954 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 017 000 000 kronor respektive 1 042 000 000 kronor.

3.7.15 1:15 Sjöfartsstöd**Tabell 3.70 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos	Belopp
2016	Utfall	1 486 259			117 741
2017	Anslag	1 632 000 ¹			1 473 000
2018	Förslag	1 518 000			
2019	Beräknat	1 563 000			
2020	Beräknat	1 610 000			

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Anslaget för sjöfartsstöd sänks i enlighet med en ny bedömning av antalet stödberättigade fartyg som Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket har gjort. Samtidigt räknas anslaget upp till följd av pris- och löneförändring som

påverkar beräknad ersättning till de stödberättigade.

*Förslag och beräkningar***Tabell 3.71 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	1 632 000	1 632 000	1 632 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	50 000	101 000	101 000
Varav BP18			
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volym	-164 000	-170 000	-123 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 518 000	1 563 000	1 610 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 518 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 563 000 000 kronor respektive 1 610 000 000 kronor.

3.7.16 Sjöfartsverket**Sjöfartsverkets ekonomiska mål**

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

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

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensions-

skulden till följd av låga marknadsräntor samt ökade kostnader för isbrytningen för vissa stränga isvintrar. Åren 2007–2017 har pensionskulden ökat med mer än 1 miljard kronor till följd av ändrade beräkningsgrunder. Detta har sammantaget haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen kraftigt försämrats.

Det egna kapitalet var negativt för boksluten för 2012 och 2013, men positivt fr.o.m. 2014, vilket främst beror på att Sjöfartsverket inför 2014 fick tillfälligt ökade anslag med 300 miljoner kronor per år under perioden 2014–2016 samt en permanent höjning av anslagen för sjö- och flygräddning med 45 miljoner kronor per år. Överskotten för de senaste åren har satts av i en resultatutjämningsfond som kan användas för att balansera resultaten mellan ekonomiskt bättre och sämre år.

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst.

Verksamheten finansieras i huvudsak genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter samt andra externa intäkter samt anslag. Antalet anlop i sjöfarten har sjunkit varje år sedan 2007 vilket har lett till en minskning av Sjöfartsverkets sjöfartsavgifter. Under 2016 minskade antalet anlop med 1 411 jämfört med föregående år. Godsvolymerna har dock ökat under senare år, med 5 procent under 2014, med ytterligare 2 procent under 2015 och med 1 procent under 2016.

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket att utarbeta en finansiell modell med syftet att uppnå en ekonomi i balans senast den 31 december 2017 (N2015/5048/SUBT). Sjöfartsverket redovisade sina slutsatser i december 2015. Genom införandet av en ny avgiftsmodell och därtill hörande interna förbättringsarbeten för att minska kostnaderna och öka intäkterna var det Sjöfartsverkets uppfattning att verket skulle nå en ekonomi i balans till den 31 december 2017. Sjöfartsverket konstaterar nu att på grund av högre pensionskostnader än beräknat kommer inte ekonomin att vara i balans till årsskiftet. Orsaken är främst den nya omräkningen av pensionsskulden. Sjöfartsverkets inriktning är att börja tillämpa den nya avgiftsmodellen fr.o.m. den 1 januari 2018.

Sjöfartsverkets totala intäkter för 2016 uppgick till 2 471 miljoner kronor varav 550 miljoner kronor utgörs av intäkter från anslag. Motsvarande belopp uppgick 2015 till 2 401 miljoner kronor varav 476 miljoner kronor avsåg intäkter från anslag.

Tabell 3.72 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2015	Intäkter 2016	Resultat 2015	Resultat 2016
Sjöfartsverket, totalt	2 401	2 471	0 ¹	0 ¹
Sjöfartsavgifter	1 404	1 463		
Övriga rörelseavgifter	520	457		

¹ Beloppet avser resultat efter avsättningar till resultatutjämningsfonden.
Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2016.

Intäkterna från sjöfartsavgifter ökade 2016 med totalt 59 miljoner kronor jämfört med föregående år. Intäkterna från farledsavgifter ökade med 23 miljoner kronor och intäkterna från lotsavgifterna ökade med 36 miljoner kronor jämfört med föregående år. Lotsavgiftens höjning på i genomsnitt fem procent som genomfördes från den 1 januari 2016 beräknas ha påverkat intäkten med ca 24 miljoner kronor. Med hjälp av ökningen av antalet öppensjölotsningar översteg lotsintäkterna totalt sett den förväntade nivån.

Resultatet efter finansiella poster för 2016 uppgick till 123 miljoner kronor. För 2015 uppgick motsvarande belopp till 140 miljoner kronor. Resultatförsämringen beror i huvudsak på ökade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden. Resultatet har i sin helhet avsatts till resultatutjämningsfonden för att återställa det egna kapitalet. Vid utgången av 2012 och 2013 var det egna kapitalet negativt. Vid utgången av 2016 uppgick det egna kapitalet till 514 miljoner kronor. För 2014 och 2015 var motsvarande belopp 252 miljoner kronor respektive 392 miljoner kronor.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2016 var att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel, samt att soliditeten långsiktigt ska uppgå till minst 25 procent.

Tabell 3.73 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016	Utfall 2016
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	3,5	Neg	3,5	0	3,5	0
Soliditet	25	7,3	25	10,6	25	12,5

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2016.

Sjöfartsverket har inte uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste åren. Huvudorsaken är omvärderingar av pensionsskulden som följd av låga marknadsräntor och att intäkterna varit för låga vilket bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Regeringen avser att även fortsatt noggrant följa den ekonomiska utvecklingen hos Sjöfartsverket för att säkerställa att Sjöfartsverkets olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

Uppföljning av investeringsplaner

Sjöfartsverkets investeringar uppgick för 2016 till 226 miljoner kronor. För 2015 var motsvarande belopp 347 miljoner kronor. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar, isbrytningsfartyg och lotsbåtar. Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2017–2021 omfattar totalt 4 500 miljoner kronor. De största investeringarna är i isbrytningsverksamheten samt farleds- och kanalförbättringar. Jämfört med planen i föregående års treårsplan har det framför allt tillkommit investeringar avseende farledsprojekt finansierade via nationella planen eftersom Sjöfartsverket tidigare inte redovisade dessa som en anläggningstillgång.

Sjöfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel. Bemyndigande för 2017 finns att inom en ram om 450 miljoner kronor ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar, varav 240 miljoner kronor hittills har utnyttjats.

Prognosticerat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

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

Soliditeten vid det senaste bokslutet uppgick till 12,3 procent, vilket är en förbättring men långt ifrån målet på 25 procent. Bedömningen är att det mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionsskulden kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet är uppfyllt. Regeringen anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket, och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet.

Nedanstående tabell redovisar prognosen över Sjöfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen för 2018–2020.

Tabell 3.74 Prognos för Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2017	2018	2019	2020
Resultat efter finansiella poster	19,5	25,3	35,3	57,8
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	2,9	3,5	3,5	3,5
Soliditet (%)	11,7	11,3	10,6	10,4
Beräknad skattemotsvarighet	0	4,3	5,3	5,6
Beräknad utdelning	0	5,1	6,3	6,6

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2018–2020.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2018 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 300 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2018 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 300 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt

överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2018–2020 godkänns som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2018–2020 uppgår till totalt 2 643 miljoner kronor, se tabell 3.75. Anskaffning och utveckling av nya investe-

ringar utgör ca 88 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 12 procent.

Investeringarna avser främst investeringar i och kring Södertälje kanal såsom nya slussportar i Södertälje kanal, dammsäkerhetshöjande åtgärder i Trollhätte kanal och slussar samt olika insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar och it-system.

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

Tabell 3.75 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Budget 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Farleder/utmärkning	136,8	550,1	606,6	566,5	264,5
Isbrytning	6,8	2,4	305,0	210,5	205,0
Sjötrafikinformation (VTS)	0,8	25,7	22,4	22,4	10,0
Sjögeografisk information	4,1	3,6	7,3	6,3	9,8
Lotsning	4,1	17,4	10,0	32,0	24,0
Flyg- och sjöräddning	0,9	13,0	0,0	0,0	0,0
Gemensamma funktioner	1,0	8,1	14,0	8,0	5,0
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	154,5	620,3	965,2	845,7	518,3
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Byggnader, mark och annan fast egendom	30,9	124,1	115,1	3,5	3,5
Maskiner, inventarier och installationer	123,6	496,2	850,1	842,2	514,8
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	154,5	620,3	965,2	845,7	518,3
Finansiering					
Övrig kreditram					200,0
Anslag	134,3	480,0	512,0	499,0	237,0
Egna medel	20,2	140,3	453,2	346,7	81,3
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	154,5	620,3	965,2	845,7	518,3
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Farleder/utmärkning	18,5	38,3	30,2	12,2	110,0
Isbrytning	20,5	45,3	8,0	5,0	5,0
Sjötrafikinformation (VTS)	2,4	6,4	0,0	0,0	0,0
Sjögeografisk information	12,3	3,6	5,8	1,8	1,8
Lotsning	12,4	5,8	32,9	18,3	8,3
Flyg- och sjöräddning	2,7	13,0	19,2	19,2	19,2
Gemensamma funktioner	3,0	8,1	5,5	5,5	5,5
Summa utgifter för vidmakthållande	71,7	120,6	101,6	62,0	149,8
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Byggnader, mark och annan fast egendom	14,3	24,1	21,1	22,6	118,4
Maskiner, inventarier och installationer	57,4	96,5	80,5	39,4	31,4
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	71,7	120,6	101,6	62,0	149,8
Finansiering					
Egna medel	71,7	120,6	101,6	62,0	149,8
Summa finansiering av vidmakthållande	71,7	120,6	101,6	62,0	149,8
Totala utgifter för nyanskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	226,2	740,9	1 066,8	907,7	668,1
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	226,2	740,9	1 066,8	907,7	668,1

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2018–2020.

3.7.17 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

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

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

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket verkar inom de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket, bl.a. Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, med bl.a. prestationsplaner för säkerhet, kostnadseffektivitet, kapacitet och miljö. Intäkterna från en - routeverksamheten, vilka svarar för den större delen av Luftfartsverkets intäkter, regleras inom ramen för EU:s prestationsplaner. Den nuvarande nivån förutsätter fortsatt genomförande av kostnadseffektiviseringar.

Ekonomiska förutsättningar

Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledningstjänst en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. En route-avgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av den europeiska kostnadskontrollen inom ramen för prestationsplanen. Intäkterna är alltså i denna del reglerade, med viss möjlighet till korrigering i efterhand av vissa ingående parametrar. Prestationsplanen, som gäller t.o.m. 2019, innebär att Luftfartsverkets en route-kostnader ska minska med i genomsnitt 2,4 procent per år i fast pris,

samtidigt som målen för flygsäkerhet, kapacitet och miljö infrias och volymökningen av flygtrafiken omhändertas.

Trafikprognosen för luftrumrörelser och antal s.k. service units, som utgör basen för Luftfartsverkets debitering av avgift, innebär en tillväxt under perioden fram t.o.m. 2019 om i genomsnitt 1,3 procent per år.

Luftfartsverket utför den lokala flygtrafikledningstjänsten med ensamrätt på Swedavia AB:s och Försvarsmaktens flygplatser. I övrigt bedrivs lokal flygtrafiktjänst på en konkurrensutsatt marknad.

Den lokala flygtrafiktjänsten omfattar i Sverige för närvarande ca 50 flygplatser med någon form av flygtrafikledningstjänst, antingen flygkontrolltjänst eller flyginformationstjänst. Av dessa ägs nio av Swedavia AB och sju av Försvarsmakten. Av de övriga är flertalet kommunala och för närvarande tre privata.

Utvecklingen av tjänsten fjärrstyrda torn utgör en väsentlig förändring av marknadsförutsättningarna och Luftfartsverkets möjligheter. Luftfartsverket har under 2016 tillsammans med Saab AB bildat ett bolag för digital flygtrafiktjänst. Regeringen bedömer att det nya bolaget bidrar till Luftfartsverkets möjligheter att utveckla den digitala flygtrafiktjänsten och att uppfylla avkastningskravet.

Det låga ränteläget utgör fortsatt en belastning för Luftfartsverkets resultat och soliditet.

Utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

Tabell 3.76 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2015	Intäkter 2016	Resultat 2015	Resultat 2016
Luftfartsverket, totalt	3 364	3 149	30	9
Luftfartsintäkter	2 465	2 202		
Övriga rörelseintäkter	899	947		

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2016.

Det ekonomiska målet för 2016 var att ge en avkastning på 4 procent på eget kapital över en konjunkturcykel samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet uppgick för 2015 till 9 miljoner kronor, vilket motsvarar 1 procent på eget kapital. Utfallet för det enskilda året 2016 var alltså lägre än målet över en konjunkturcykel, men ligger fortfarande sett över tid inom ramen

för målet. Soliditeten uppgick per den 31 december 2016 till 11 procent. Målet för soliditet nåddes alltså inte fullt ut. Orsaken till att målet för soliditet inte nåddes är fortsatt den stora och växande pensionsskulden, vilken påverkas negativt av låga räntenivåer. Det nuvarande systemet ger alltså kända jämförelsestörande effekter för styrningen. Regeringen följer utvecklingen noga i avvaktan på att genomföra en omläggning vid ett tillfälle som inte medför onödiga kostnader för staten.

Tabell 3.77 Översikt av de ekonomiska målen

Miljoner kronor där inte annat anges

	Mål 2014	Utfall 2014	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016	Utfall 2016
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	4	8	4	4	4	1
Soliditet (%)	15	15	15	12	15	11

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2016.

Uppföljning av investeringsplaner

Luftfartsverkets investeringsplan uppgick 2016 till 149 miljoner kronor. Utfallet blev 112 miljoner kronor. Årets största investering var fortsatt utveckling, uppgradering och anpassning inom flygledningssystemet COOPANS. Andra stora investeringsprojekt under året var utrustning för inspelning av data och tal vid flygtrafikledningsenheter, slutförande av projekt för nytt kommunikationsnätverk och ny teknik för att förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens.

Prognosticerat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

För perioden 2018–2021 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är positivt bara under 2018 och 2019. Under såväl 2017 som under 2020 väntas negativa resultat, där förlusten 2017 väntas uppgå till 44 miljoner kronor och förlusten 2020 väntas uppgå till 77 miljoner kronor. Soliditeten förväntas fortsätta sjunka under perioden till 8 procent. Resultatutvecklingen beror dels på fortsatta reduktioner av undervägsavgiften, dels det fortsatt låga ränteläget som påverkar såväl resultat som soliditet. Vad gäller kostnadsreduktioner efter 2019 finns inga fattade beslut, vilket innebär att den nuvarande prognosen kommer att justeras efter att en prestationsplan för åren efter 2019 beslutats.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås inte målen avseende resultat och soliditet under perioden. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målen för räntabilitet och soliditeten, även om det innebär att målen enligt nuvarande prognoser inte nås 2020. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta normalt bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket i syfte att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel bör fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Tabell 3.78 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2017	2018	2019	2020
Resultat efter skattemotsvarighet	-44	1	7	-77
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	neg	0	1	neg
Soliditet (%)	10	10	9	8
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	2	0
Beräknad utdelning	0	0	1	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2018–2020.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 3 850 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2018 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket placera överskottslikviditet i statsgaranterade skuldebrev och i certifikat hos motpart som är helägd av staten eller med kreditvärdighet med kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Regeringen bemyndigas att under 2018 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för

krediter till förmån för LfV Holding AB inom en ram om högst 200 000 000 kronor.

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

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

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket överlåta viss lös egendom avseende koppar- och fiberförbindelser i delad kabel till Swedavia AB.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2016 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör öka med 100 miljoner kronor för 2018. Ökningen avser behovet av ökat bemyndigandet för Luftfartsverket att teckna borgensförbindelser för LfV Holding AB.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LfV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LfV Holding AB inom en total ram på 100 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LfV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Regeringen föreslår att bemyndigandet avseende att teckna aktier eller ge aktieägartillskott kvarstår på samma nivå för 2018, medan bemyndigandet att teckna borgensförbindelser för LfV Holding AB föreslås öka till 200 miljoner kronor för att möta ökade behov i verksamheten.

Luftfartsverkets verksamhet utomlands bedrivs huvudsakligen i samarbete med annan partner. I syfte att åstadkomma effektiva former för samarbetet samt att dela risk och begränsa risken för Luftfartsverkets del är det önskvärt att för sådana samarbeten kunna bedriva verksamheten inom ett gemensamt företag. För att bl.a. få tillräcklig flexibilitet i bildande eller avveckling av sådana samarbeten bör regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag respektive

sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten i den utsträckning det bedöms behövas för effektivt genomförande av uppdraget och i syfte att begränsa affärsrisken. Riksdagen har tidigare (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) bemyndigat regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen och genom beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) anpassat formuleringen till 8 kap. 3 och 4 §§ budgetlagen (2011:203). Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

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

Luftfartsverket väntas 2017 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta.

Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Luftfartsverket har hemställt om regeringens medgivande att till Swedavia AB överlåta sina koppar- och fiberförbindelser i s.k. delad kabel (N2017/01654/SUBT). Överlåtelsen avser kablage som vid bolagiseringen av flygplatsverksamheten i Luftfartsverket och överföringen av denna verksamhet till Swedavia AB bestämdes att staten med stöd av lagen (1992:1461) om verkan av vissa förbehåll vid överlåtelse av fastighet som tillhör staten m.m. skulle förbe-

hållas äganderätten till föremål som historiskt använts för flygtrafiktjänsten och som även framöver skulle komma att användas för att flygtrafiktjänsten i myndighetsform. Det som avsågs var huvudsakligen kablage som förbinder och/eller försörjer olika system för flygtrafiktjänst. Ett omfattande arbete har sedan dess gjorts för att identifiera kablage som ska höra till Luftfartsverket respektive Swedavia AB. I detta arbete har det även visat sig finnas delade kablar, dvs. kablar där båda har behov av fiber- eller kopparförbindelserna. Luftfartsverket har fortsatt behov av att använda dessa, men anser att det av förvaltningsskäl inte är rimligt med delat ägande. Eftersom Swedavia AB innehar den större delen och Swedavia AB bedöms ha de bästa förutsättningarna för fortsatt förvaltning föreslås, med avsteg från krav i 8 kap. 6 § budgetlagen (2011:203) att regeringen får besluta om att överlåta annan lös egendom än sådan som anges i 4 och 5 §§ förordning (1996:1191) om överlåtelse av statens lösa egendom, om egendomen inte längre behövs för statens verksamhet. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning att överföringen av förvaltningsskäl är lämplig och är det alternativ som ger samlade bästa förutsättningar för resursförsörjningen för den statliga verksamheten.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för flygtrafikledning för 2018–2020 godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2018–2020 uppgår till totalt 718 miljoner kronor. Anskaff-

ning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, ca 81 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 19 procent. Prioriteringarna styrs i hög grad av de krav på systemutveckling som ställs genom lagkrav på EU-nivå samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen i syfte att säkerställa kapacitet och kontinuitet.

Investeringarna fördelas på kategorierna flygtrafikledningsutrustning (ATM-utrustning), radarutrustning, kommunikationsutrustning, radioutrustning, byggnader, it och kommersiella investeringar. Projekt inom flygtrafikledningsutrustning avser främst det pågående internationella samarbetet avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet (COOPANS, COOPeration between ANS-providers) mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör, Thales. I övrigt vidtas åtgärder för förbättrad säkerhet och kontinuitet. Investeringar avseende s.k. fjärrstyrda torn, som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet. Inom såväl radio- som radarutrustning pågår byte av ålderstagna stationer i syfte att tillföra operativ funktionalitet, bättre täckning och noggrannhet samt långsiktigt lägre kostnader. Investeringar i byggnader sker huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning, ventilation, mindre rivning samt investeringar på grund av lagkrav. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning avseende de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehov under de närmaste åren. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Tabell 3.79 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Budget 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
ATM-utrustning	46	77	152	69	59
Radarutrustning	1	0	0	0	0
Kommunikationsutrustning	1	0	0	0	0
Radioutrustning	0	0	0	0	0
Byggnader	16	0	10	0	0
It	6	3	0	12	13
Kommersiella investeringar	42	48	72	69	19
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	112	128	234	150	91
varav investeringar i anläggningstillgångar	112	128	234	150	91
Finansiering					
Egna medel	112	128	234	150	91
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	112	128	234	150	91
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
ATM-utrustning	12	0	0	0	0
Radarutrustning	5	22	21	31	0
Kommunikationsutrustning	14	10	8	17	7
Radioutrustning	6	5	8	17	7
Byggnader	1	0	0	0	0
It	0	0	0	0	0
Kommersiella investeringar	9	11	11	0	0
Summa utgifter för vidmakthållande	47	48	48	65	14
varav investeringar i anläggningstillgångar	47	48	48	65	14
Finansiering					
Egna medel	47	48	48	65	14
Summa finansiering av vidmakthållande	47	48	48	65	14

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2018–2020.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Frågor om digitalisering inom offentlig förvaltning har flyttat från utgiftsområde 22 Kommunikationer

till utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och förvaltning.

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post.

Inom politiken för informationssamhället finns även Bredbandsforum (N2015/07486/TTP) och Digitaliseringsrådet (N2017/01899/D).

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom Politiken för informationssamhället

Milljoner kronor

	Utfall 2016	Budget 2017 ¹	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020
<i>Politiken för informationssamhället</i>						
2:1 Post- och telestyrelsen	28	29	29	42	43	43
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	133	140	139	140	140	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	20	34	33	36	36	36
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	11	23	19	73	73	73
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	115	126	131	146	146	140
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse ²	54	75	65	-	-	-
Summa Politiken för informationssamhället	361	427	416	437	437	432

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

4.2 Utgiftsutveckling

År 2016 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 361 000 000 kronor. Prognosen för 2017 avseende de totala utgifterna uppgår till 351 000 000 kronor. Ytterligare satsning på genomförande av bredbands-satsningar och grundläggande betaltjänster är inlagda. Anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* flyttas fr.o.m. 2018 till utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Regeringens förslag till anslag 2018 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 437 000 000 kronor. För 2019 och 2021 beräknas anslagen till sammanlagt 437 000 000 kronor respektive 432 000 000 kronor.

4.3 Mål för området

Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken (tidigare benämnt it-politik) 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). Under detta mål finns två delmål om följande:

- 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 enbart kan tillgodoses av marknaden (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 (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Post

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

(2010:1045) (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Grundläggande betaltjänster

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

4.4 Resultatredovisning

4.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

En rad olika faktorer påverkar utvecklingen inom digitaliseringsområdet. Effekterna av de politiska insatserna är ofta komplicerade att mäta, då det är svårt att avgränsa effekterna av andra offentliga och privata insatser. De viktigaste indikatorerna för att redovisa resultaten inom digitaliseringspolitiken är följande:

- Andel kvinnor, män, flickor och pojkar som använt internet i stort sett varje dag respektive de som aldrig använt internet.
- Andel företag med minst 10 anställda respektive företag med 1–9 anställda som tagit emot beställningar via webbplats eller app.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolkningstäckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s och 30 Mbit/s.
- Årsutveckling av pris per abonnemang för fast bredband om minst 8 Mbit/s samt årsutveckling av lägstapris för en snittanvändare av mobila samtalstjänster.
- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s respektive 30 Mbit/s samt antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s.

Där det är möjligt redovisas resultaten uppdelat på kön och ålder. Indikatorer och bedömningsgrunder som används för att följa upp måluppfyllelsen bygger framför allt på statistik och rapporter från myndigheter och andra organisationer.

Några indikatorer är relativt nya, varför de historiska tidsserierna i dessa fall är korta, vilket framgår av tabell 4.2. Indikatorn andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s är ny sedan budgetpropositionen för 2015.

I Statistiska centralbyråns (SCB) undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet har målgruppen fr.o.m. 2013 utökats till åldersgruppen 16–85 år. Då längre tidsserie saknas för denna indikator redovisas även den tidigare åldersgruppen, 16–74 år (se tabell 4.2).

Målet för digitaliseringspolitiken kan delvis mätas genom de internationella index och rankingar som finns för digitaliseringsområdet. Dessa studier jämför länders förutsättningar,

investeringar och användning av digitalisering men visar inte effekter på ekonomi eller sysselsättning (se mer i avsnitt 4.4.2).

För robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation har lämpliga indikatorer ännu inte kunnat identifieras. Det finns därför ett fortsatt behov av utvecklingsarbete inom detta område.

Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar. Om det finns indikationer på att alla inte har tillgång till posttjänster och grundläggande betaltjänster kan PTS som är ansvarig myndighet för dessa områden vidta åtgärder.

Tabell 4.2 Indikatorer för måluppfyllelse – digitaliseringspolitik

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Individer, andel (%) av befolkningen (kvinnor män) som:						
använt internet i stort sett varje dag (16-74 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	80/81	78/82	81/81	82/83	82/82	83/87
använt internet i stort sett varje dag (16-85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	i.u.	i.u.	75/78	76/80	76/78	78/84
aldrig använt internet (16-74 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	5/4	7/4	4/4	7/4	5/4	3/3
aldrig använt internet (16-85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	i.u.	i.u.	9/6	11/7	9/8	6/5
Företag andel (%) (minst 10 anställda/1-9 anställda):						
hastighet som företagets snabbaste internetanslutning kan uppnå för att ta emot data, andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda):						
– under 2 Mbit/s			3/7	2/2	1/2	2/2
– minst 2 men mindre än 10 Mbit/s			30/35	27/28	19/23	15/18
– minst 10 men mindre än 30 Mbit/s			27/23	22/22	22/22	20/19
– minst 30 men mindre än 100 Mbit/s			18/16	19/13	22/22	23/19
– minst 100 Mbit/s			19/6	22/12	27/13	32/18
tog emot beställningar via webbplats eller app			20/11	22/13	23/14	22/13
Elektronisk kommunikation						
Mobiltäckning i hela landet (yttäckning/hushållstäckning (%):						
Taltjänster	i.u.	i.u.	84/>99	84/>99	85/>99	85/>99
Datatjänster:						
1 Mbit/s ¹	i.u.	i.u.	74/>99	80/>99	77/>99	79/>99
10 Mbit/s ²	i.u.	i.u.	44/99	51/>99	77/>99	79/>99
30 Mbit/s	i.u.	i.u.	2/61	1/60	3/71	5/81
Prisutveckling (inkl. rabatter)						
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 8 Mbit/s, augusti – augusti (%)	i.u.	-2	-10	14	4	0
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 100/10 bit/s, juni – juni (%)	i.u.	0	-43	31	2	-7
Förändring lägsta pris snittanvändare mobila samtalstjänster, juni - juni (%)	-9	0	-14	0	i.u.	i.u.
Förändring lägsta pris mobilt 100 samtal 2GB data/mån, aug – aug (%)	i.u.	i.u.	4	2	-41	0
Bredband						
Tillgänglighet:						
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s (%)	49	53	57	61	67	71
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s (%)	i.u.	i.u.	71	75	87	91
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	800	500	<500	<500	<130	<90

¹ För 2015 och 2016 inklusive täckning från 450 MHz-bandet.

² För 2015 och 2016 inklusive täckning från 450 MHz-bandet.

Källor: Statistiska centralbyrån, Post- och telestyrelsen (PTS), bl.a. Prisutvecklingen på mobiltelefoni och bredband 2014, PTS Mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2016.

4.4.2 Digitaliseringspolitik

Resultat

Enligt SCB:s årliga it-undersökning ligger svenska individer och företag högt när det gäller tillgång till och användning av digitaliseringen på många olika områden. 99 procent av företag i Sverige med fler än tio anställda har internet. Motsvarande siffra för företag med 1-9 anställda är 91 procent. Av företag med 10 och fler

anställda har 90 procent en webbplats. För företag med färre än 10 anställda är motsvarande siffra 58 procent. Företag med 1-9 anställda samt företag med 10 och fler anställda har i allt högre utsträckning abonnemang med snabba internetanslutningar. Andelen företag som tar emot beställningar via internet ser dock ut att utvecklas långsamt.

Det är vanligt att använda internet i hemmet eller på arbetsplatsen. Bland 16-85-åringar i Sverige har 93 procent av männen och 92 procent

cent av kvinnorna tillgång till internet i hemmet. I åldern 16–85 år har 69 procent av kvinnorna och 74 procent av männen använt en smart telefon för uppkoppling mot internet och 77 procent av kvinnorna och 82 procent av männen har använt internetbank. Det finns fortfarande ojämlikheter mellan könen när det gäller användning av datorer och internet.

Sverige ligger generellt sett fortsatt högt i internationella index som mäter olika länders digitala mognad. I World Economic Forums, Networked Readiness Index 2016, behåller Sverige sin position med tredje högsta poäng av 139 länders index. Sverige behåller sin position som nummer 3 av de 28 medlemsländerna i EU. När det gäller användning av internet hamnar Sverige på en andra plats i The Digital Economy and Society, DESI 2017. Regeringen kan konstatera att Sverige hör till de länder som är bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter även om det finns områden där Sverige ligger sämre till.

För att skapa förutsättningar för en fortsatt långsiktig och hållbar digitalisering till nytta för samhällsutvecklingen och näringslivet har regeringen beslutat om strategin För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi (N2017/03643/D). Den innehåller fem delmål:

- I Sverige ska alla kunna utveckla och använda sin digitala kompetens.
- I Sverige ska det finnas de bästa förutsättningarna för alla att på ett säkert sätt ta del av, ta ansvar för samt ha tillit till det digitala samhället.
- I Sverige ska det finnas de bästa förutsättningarna för att digitalt drivna innovationer ska utvecklas, spridas och användas.
- I Sverige ska relevant, målmedveten och rättssäker effektivisering och kvalitetsutveckling ske genom digitalisering.
- Hela Sverige bör ha tillgång till infrastruktur som medger snabbt bredband, stabila mobila tjänster och som stödjer digitalisering.

Regeringen har också fattat beslut om inrättande av ett råd med uppgift att främja genomförande av den allmänna digitaliseringspolitiken (Digitaliseringsrådet) (N2017/01899/D) och ett kansli (N2017/01901/D) som bl.a. ska ta fram förslag på indikatorer för att mäta delmålen i arbetet med genomförandet av digitaliseringsstrategin.

Digital delaktighet

Digital delaktighet innebär att alla som vill ska kunna använda de möjligheter som digitaliseringen medför. I FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning anges att dessa personer ska få tillgång på lika villkor som andra till it och it-system. I Agenda 2030 för hållbar utveckling anges att alla människor oavsett bl.a. ålder, kön eller funktionsnedsättning ska vara inkluderade i det politiska och sociala livet. I dagens digitaliserade samhälle innebär det att kunna vara digitalt delaktig.

I SCB:s undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet 2016 framgår att 78 procent av kvinnorna och 84 procent av männen i åldern 16–85 år använder internet i stort sett dagligen. De som aldrig har använt internet återfinns till största delen i åldersgruppen 75–85 år. Av respondenterna angav 15 procent att de hade någon form av funktionsnedsättning. Drygt 80 procent av personerna med funktionsnedsättning upplever inga svårigheter i att använda datorer och internet. Där emot upplever drygt 5 procent av denna svarsgrupp att de har stora svårigheter att använda datorer och internet på grund av sin funktionsnedsättning. I en undersökning genomförd av Synskadades Riksförbund 2015 framkom att 25 procent av medlemmarna aldrig använt internet. Vidare använder män internet i högre utsträckning än kvinnor. Av kvinnorna i undersökningen hade 30 procent aldrig använt internet, jämfört med 18 procent av männen. I åldersgruppen 65–85 år hade 40 procent av medlemmarna aldrig använt internet.

PTS har ansvar för att säkerställa att alla har tillgång till elektroniska kommunikationer, inte minst vad gäller personer med funktionsnedsättning. Myndigheten upphandlar förmedlingstjänster för bildtelefoni, texttelefoni, teletal och kostnadsfri nummerupplysning samt säkerställer driften av dessa. Kostnaderna för tjänsterna har ökat från ca 54 miljoner kronor 2015 till ca 59 miljoner kronor 2016 bl.a. beroende av en ökad användning av förmedlingstjänsten bildtelefoni.

PTS gör även andra insatser för att öka tillgängligheten till och utbudet av informations- och kommunikationstjänster för personer med funktionsnedsättning, bl.a. anordnas årliga innovationstävlingar. Under 2015 användes ca 39 miljoner kronor till tävlingarna och 2016 ca 32 mil-

joner kronor. I PTS årliga innovationstävlingar uppskattas antalet användare till minst 350 000.

Jämställd it-utveckling

I SCB:s undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet 2016 framkommer inte någon större skillnad i användning av datorer och internet mellan kvinnor och män, flickor och pojkar (se även tabell 4.2).

På arbetsmarknaden är det emellertid fortfarande en liten andel kvinnor som arbetar i it-sektorn.

Tabell 4.3 Anställda i åldern 16–64 år inom it

Antal och procent 2015

	Antal		Könsfördelning%	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
IT-chefer	2 870	8 870	24	76
IT-arkitekter, systemutv. och testledare m.fl.	22 960	81 630	22	78
Drift, support- och nätverkstekniker m.fl.	8 780	36 610	19	81
Samtliga	34 610	127 110	21	79

Källa: Statistiska centralbyrån.

Prognoser från SCB fram till 2030, visar att andelen specialister i sektorn som är kvinnor beräknas bli färre än 20 procent. Under 2014 var andelen män 77 procent och andelen kvinnor 23 procent på it-utbildningar på högskolenivå i Sverige.

I rapporten Unga kvinnor och it – unga kvinnors syn på it som bransch och yrke 2016 av Insight Intelligence framgår att orsaker till kvinnors låga andel har att göra med lågt intresse låg kännedom om vad yrket innebär. Rapporten visar även att kvinnorna är medvetna om att arbete inom it-sektorn är ett framtidsyrke med goda karriärmöjligheter, men varannan kvinna tror att de har sämre möjligheter än män att göra karriär. Sju av tio kvinnor anser att it borde ingå i grundskoleutbildningen.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Fiberinfrastruktur och trådlösa nät fortsätter att byggas ut i hela landet och många kommuner har under 2016 haft en stor tillväxt bland fiberanslutna småhus. Fler än sju av tio hushåll och företag hade i oktober 2016 tillgång till snabbt bredband med en hastighet på minst

100 Mbit/sek, vilket är en ökning med fem procentenheter jämfört med året innan. Fibertillgången var 66,4 procent och ytterligare ca 13 procent av hushållen finns i absoluta geografiska närheten till en fiberanslutning.

Marknaden för elektronisk kommunikation genomgår en omvälvning såväl tekniskt som marknadsmässigt. Nya tjänster etableras på marknaden och utmanar gamla tekniker och aktörer. Allt fler tjänster tillhandahålls över internet och allt fler kapacitetskrävande tjänster konsumeras. Tillgång till en tillräckligt snabb och tillförlitlig bredbandsuppkoppling blir därmed allt viktigare.

Europeiska kommissionen lade den 14 september 2016 fram sitt förslag till en ny europeisk ”kodex” för elektroniska kommunikationer och ett förslag till ny förordning om organet för de europeiska regleringsmyndigheterna för elektroniska kommunikationer (Berec). Under 2017 påbörjades förhandlingarna om denna revidering av regelverket för elektroniska kommunikationer där bl.a. tillämpningsområdet för regelverket är en nyckelfråga.

Detta berörs i relevanta delar i analysavsnittet och under Politikens inriktning (se avsnitt 4.5.1).

Den 6 april 2017 godkände Europaparlamentet överenskommelsen med ministerrådet om en förordning som innebär att EU:s resande invånare kan använda roaming för dataanvändning och telefoni inom EU utan tilläggskostnader. Regeringen har i förhandlingarna aktivt drivit frågan om en hållbar lösning för alla medlemsstater och för de mest uppkopplade konsumenterna. Som ett resultat kan svenska konsumenterna fr.o.m. den 15 juni 2017 använda sin mobiltelefon för samtal, sms och datatrafik i övriga EU på samma sätt som i Sverige, utan roamingavgift. Förordningen innehåller även bestämmelser om öppen internetanslutning.

Prisutveckling för bredband och mobila tjänster

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

erna, vilket beror på ett antal olika faktorer, inte minst underliggande priser i grossistledet.

Gruppanslutningar för bredband, som innebär ett kollektivt avtal för bredband för alla hushåll i en fastighet som väljer att ansluta sig, utgör en betydande andel av marknaden. Den 30 juni 2016 fanns det 490 000 gruppanslutna bredbandsabonnemang vilket är en ökning med 85 000 sedan juni 2015. Gruppanslutningar utgör därmed omkring en femtedel av de privata bredbandsabonnemangen via fiber och kabel-tv.

När det gäller mobila tjänster har det inte skett några större förändringar i operatörernas prissättning mellan 2015 och 2016. I en jämförelse med ett urval av OECD-länder avseende erbjudanden med 5 GB data eller mer per månad hamnar Sverige enligt PTS på andra plats av 15 länder, vilket är samma placering som 2015.

Radiospektrum

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

Förvaltningen av radiospektrum påverkas i hög utsträckning av internationella förhandlingar och samarbeten. Olika slags utrustning, såsom trådlösa nätverk och mobiltelefoner, tillverkas och säljs i stora volymer på gränsöverskridande marknader. Sverige har därmed begränsade möjligheter att förvalta radiospektrum enbart utifrån nationella överväganden. Sverige har bl.a. varit aktivt vid förhandlingarna inom EU för harmonisering av frekvensbandet 470–790 MHz i unionen.

PTS har under hösten 2016 för mobil användning genomfört en auktion om ett tillstånd i 1800 MHz-bandet.

Sverige har tillsammans med övriga nordiska länder och länderna i Baltikum enats om en strategi för 5G i syfte att stödja utvecklingen av utvecklingen av nästa generations mobilkommunikation i regionen. Av strategin framgår bl.a. att länderna ska främja ett snabbt införande av 5G i storstadsområden och längs större transportleder och att göra mer radiospektrum tillgängligt, något som behövs för testning, forskning och kommersiell utbyggnad av 5G-nätverk.

PTS har under 2017 tilldelat ett femtontal tillstånd i frekvensbanden 3,4–3,6 GHz och

26 GHz för att möjliggöra storskaliga tester för 5G-utvecklingen.

Mobiltäckning

Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2016 är den totala yttäckningen i Sverige för taltjänster och sms drygt 85 procent, medan motsvarande täckning överstiger 99,99 procent i fasta hushåll och hos arbetsställen. Yttäckningen för 10 Mbit/s har ökat med ca två procentenheter och uppgår nu till 79 procent av landets yta och även yttäckningen för 30 Mbit/s har ökat under året.

Mobiltäckningen för både tal och mobilt bredband är generellt sett god där människor vistas. Över 99 procent av hushållen har tillgång till taltäckning och mobilt bredband via LTE (long term evolution, ungefär 4G) oavsett om man bor i tätort/småort eller i mer avlägsna områden.

I regeringens bredbandsstrategi, som beslutades i december 2016 (N2016/08008/D), har mål för tillgång till mobiltäckning definierats. År 2023 bör hela Sverige ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet. Det innebär att i de områden där människor normalt befinner sig bör det vara möjligt att använda de mobila tjänster som efterfrågas, utifrån den situation man befinner sig i.

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Telefoni och en anslutning som medger funktionell tillgång till internet är i dag en nödvändighet. Den lägsta nivå som bör eftersträvas är 1 Mbit/s enligt regeringens beslut 2011 om att uppgradera nivån för funktionell tillgång till internet. Antalet av PTS upphandlade telefonlösningar under 2016 är oförändrat. I mars 2017 tillhandahöll PTS telefoni till totalt åtta slutanvändare.

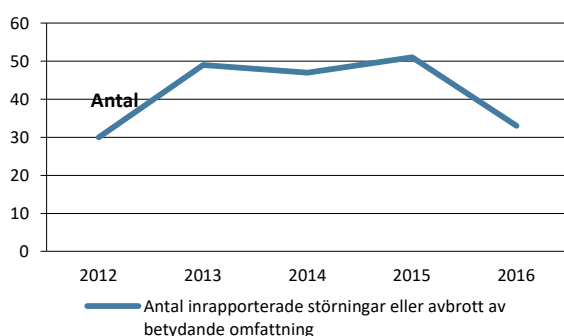
Regeringen aviserade i bredbandsstrategin att ge PTS i uppdrag att se över nivån för funktionell tillgång till internet. I rapporten Översyn av nivå för funktionellt tillträde till internet redovisade PTS uppdraget i april 2017.

Robusthet

De operatörer som tillhandahåller ett s.k. allmänt kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikations-tjänster är skyldiga att rapportera avbrott och störningar av betydande omfattning till PTS. Under 2016 rapporterades 33 betydande avbrott och störningar. Statistiken visar att antalet betydande avbrott och störningar under 2016 är något lägre

än tidigare år. Skillnaden mellan åren beror främst på antalet stormar.

Diagram 4.1 Inrapporterade incidenter till PTS



Källa: Statistik från Post- och telestyrelsen, PTS (2017-03-21).

Avgrävningar av ledningar är en vanlig orsak till avbrott och störningar i bredbandsnät. PTS har i samarbete med Trafikverket och Svenska kraftnät tagit fram webbplatsen ledningskollen.se. Syftet med webbplatsen är att samla in och ge information om ledningar och annan nedgrävd infrastruktur.

Risk- och sårbarhetsanalysen (RSA) 2016 för sektorn för elektroniska kommunikationer visar att exempelvis fel och brister i mjukvara ses som en större risk än fel i hårdvara. Hot, i form av överbelastningsattacker och annan it-brottslighet, pågår ständigt och bedöms också fortsatt öka i omfattning.

De stora operatörerna har generellt sett högre driftsäkerhet och en mer utvecklad krishantering förmåga än de mindre. PTS arbetar kontinuerligt med förebyggande åtgärder i samarbete med operatörerna, t.ex. genom att öka robusthet och redundans i näten, skalskydda installationer samt reservkraftverk. Olika vägledningar har också tagits fram.

Vartannat år genomförs en större krisberedskapsövning (Telö) och däremellan genomförs åtgärder inom identifierade förbättringsområden. Övningen 2017 inriktades mot alla typer av händelser, upp till högsta beredskap, med bl.a. utbildning och övningar som en förberedelse inför Totalförvarsövningen 2020. Såväl risk- och sårbarhetsanalyserna som övningsverksamhet är viktiga verktyg för att identifiera sårbarheter samt att både behålla och nå förbättringar i verksamheten.

Elförsörjning och elektronisk kommunikation är två samhällsviktiga infrastrukturer som är beroende av varandra. PTS föreskrifter (PTSFS 2015:2) om driftsäkerhet förtydligar vilka åtgär-

der tillhandahållare av elektronisk kommunikation ska vidta för att leva upp till kraven i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Föreskrifternas innehåller bl.a. skärpta krav kring reservkraft och redundans.

Inom EU antogs den 6 juli 2016 ett direktiv om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverk och informationssystem (NIS-direktivet). I betänkandet Informations-säkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster (SOU 2017:36) som redovisades den 2 maj 2017 föreslås bl.a. en ny lag och förordning om informationssäkerhet för vissa leverantörer av samhällsviktiga tjänster och digitala tjänster. Direktivet ska vara genomfört i svensk rätt senast den 9 maj 2018.

Regeringen presenterade 2017 en nationell strategi för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213). Strategin är ett uttryck för regeringens övergripande prioriteringar på området och syftar till att utgöra en plattform för fortsatt utvecklingsarbete, bidra till att skapa långsiktiga förutsättningar för samhällets aktörer att arbeta effektivt med informations- och cybersäkerhet och att höja medvetenheten och kunskapen i hela samhället.

Sverige främjar nät- och informationssäkerhet genom arbete inom bl.a. Europeiska Unionens byrå för nät- och informationssäkerhet (Enisa).

Bredband

Mobiltäcknings- och bredbandskartläggningen 2016 visar att 71 procent av alla hushåll och företag hade tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2016. Det är en ökning med ca fyra procentenheter från året innan. Andelen hushåll och företag som har tillgång till minst 30 Mbit/s har under samma period ökat från 87 till 91 procent.

Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är fortsatt ojämnt fördelad mellan tätort/småort och mer glesbefolkade områden. I oktober 2016 var andelen hushåll utanför tätort/småort med tillgång till 100 Mbit/s ca 22 procent och andelen arbetsställen med motsvarande tillgång var något högre, ca 28 procent.

Tillgången till mobilt bredband via LTE (long term evolution, ungefär 4G) är fortsatt mycket god. I oktober 2016 hade över 99,9 procent av alla hushåll och företag, både i och utanför tätort/småort, sådan tillgång. Antalet hushåll

och företag som helt saknar tillgång till bredband har minskat. Kartläggningen visade även att färre än 90 hushåll och företag saknade tillgång till någon form av bredband, vilket är en minskning med ungefär 40 stycken från föregående år.

Internationellt sett har Sverige mycket god genomsnittlig uppkopplingshastighet. Enligt Akamais State of the internet Q4 2016 Report har den genomsnittliga uppkopplingshastigheten ökat med 20 procent det senaste året vilket gör att Sverige hamnar på tredje plats globalt sett.

Marknaden står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur och investeringstakten ökar. PTS rapport Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2017 (PTS-ER-2017:6) visar att investeringarna i fasta och mobila nät av marknadens aktörer uppgick till ca 14 miljarder kronor under 2016, vilket är en ökning med ca 2 miljarder kronor från året före. Det finns dock områden i gles- och landsbygd där marknaden inte planerar att bygga ut på egen hand och regeringen har därför avsatt medel och möjliggjort stöd till bredbandsutbyggnad som kan användas i dessa områden.

I regeringens bredbandsstrategi, som beslutades i december 2016 (N2016/08008/D), har mål för tillgång till bredband definierats, liksom ett antal strategiska fokusområden. Regeringens vision är *Ett helt uppkopplat Sverige* och som ett led i att förverkliga visionen har regeringen satt bredbandsmål. År 2020 bör 95 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s och 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband. Strategin innehåller även mål för tillgång till mobila tjänster (se avsnitt Mobiltäckning).

Dessa mål reflekterar regeringens högt ställda ambitioner vad gäller täckning över hela landet. Genom ett konsekvent arbete med de strategiska områden som identifieras i bredbandsstrategin ger regeringen förutsättningar för att höja utbyggnadstakten, sänka inträdeshindren och undanröja hinder för samverkan mellan tekniker och aktiviteter på bredbandsmarknaden. För att skapa goda förutsättningar för en fortsatt snabb utbyggnad av både fast och trådlöst bredband har regeringen lagt ett antal uppdrag till PTS som redovisas under 2017–2019.

Regeringen har även gjort satsningar för att främja och underlätta för utbyggnaden av bredband av både offentliga och privata aktörer. Satsningen på de regionala bredbandskoordinatorerna fortsätter. Totalt har de regionalt utveck-

lingsansvariga aktörerna tilldelats ca 18 miljoner kronor under 2017.

PTS redovisade den 20 februari 2017 regeringsuppdraget Utarbete och tillhandahålla ett utbildningsprogram inom bredbandsområdet (N2015/06816/TTP). Ett utbildningsprogram har tagits fram och genomförts med de regionala bredbandskoordinatorerna. Möjligheten att delta i PTS bredbandsskola har även erbjudits handläggare på länsstyrelser, Statens jordbruksverk och Tillväxtverket.

I enlighet med förslag i betänkandet Statens bredbandsinfrastruktur som resurs (SOU 2016:1) har Trafikverket fått i uppdrag att korta ned handläggningstiderna för ledningsrättsärenden.

Bredbandsforum har fortsatt bidragit till nationell samverkan för en effektiv bredbandsutbyggnad i hela landet. En arbetsgrupp tillsattes under 2016 för att identifiera frågor som bör hanteras inom ramen för forumets arbete i syfte att bidra till att nå de mål som regeringen beslutat om i bredbandsstrategin.

Analys och slutsatser

Digitaliseringspolitik

Regeringen konstaterar att ökningen av individernas och företagens användning på digitaliseringsområdet i olika länder tenderar att sakta av och stabiliseras på en viss nivå. Skillnader mellan länder minskar när ökningarna avtar vilket bl.a. innebär att statistiken kan fluktuera en aning från år till år utan att förändringarna är statistiskt säkerställda.

Sverige ligger fortfarande bra till i jämförelse med andra länder enligt index som sammanställs av World Economic Forum och EU-kommissionen (se avsnitt 4.4.2).

Den digitaliseringsstrategi som regeringen beslutade om den 18 maj 2017 bildar ett viktigt ramverk för att Sverige fortsatt ska tillhöra de ledande länderna i digital konkurrenskraft. Ett kontinuerligt engagemang i strategins genomförande är nödvändigt inom flera sakområden. Digitaliseringsrådet med dess stödjande kansli skapar viktiga förutsättningar för detta.

Digital delaktighet

För att öka den digitala delaktigheten krävs att arbetet med jämlikhets- och jämställdhetsper-

spektiv, samarbete och dialog mellan olika aktörer såsom myndigheter, bibliotek, privata aktörer, organisationer, forskarsamhället och företrädare för olika användargrupper intensifieras.

Jämställd it-utveckling

Att vara digitalt delaktig och kunna använda digitaliserade verktyg och tjänster påverkar kvinnors och mäns, flickor och pojkars makt att forma samhället och sina egna liv. Såväl tillgång till bredbandstjänster, digitala verktyg som kompetens om digitala varor och tjänster möjliggör ökat deltagande för kvinnor och män, flickor och pojkar i det alltmer digitaliserade samhället.

Arbetsmarknaden har ett stort behov av arbetskraft inom it-sektorn. Om fler kvinnor väljer it-utbildningar på högskolenivå kan det bidra till att möta delar av de behov som sektorn har. Mindre könsbundna studieval bidrar även till det jämställdhetspolitiska delmålet Jämställd utbildning. För att utbildningarna ska få en jämnare könsfördelning behöver ett jämställdhetsperspektiv beaktas.

Insatser för att öka intresset för informationsteknik bland både flickor och pojkar behöver initieras i tidig ålder, dvs. på förskole- och grundskolenivå. Regeringens beslut i mars 2017 om att tydliggöra skolans uppdrag att stärka elevernas digitala kompetens i grundskolan och gymnasieskolan kan i framtiden bidra till att öka intresset för utbildning på högskolenivå och arbete inom it-sektorn vilket också bidrar till att minska könsobalansen.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Regeringen konstaterar att distinktionen mellan distribution av elektroniska kommunikationstjänster respektive dess innehåll/information blir allt svårare. Konsumenternas efterfrågan är i huvudsak inriktad på det innehåll som levereras, oavsett om det är telefoni, en film, strömmad video, trådlöst larm till huset eller ett radioprogram. Detta faktum påverkar även de aktörer på marknaden som ligger bakom hur tjänster produceras. Regleringar är i stora delar kopplade antingen till distributionen eller till innehållet. Det uppstår därför ofta nya frågeställningar, och konsekvenserna av den tekniska och marknadsmässiga överensstämmelsen är svåra att över-

blicka. Internet som plattform har förändrat kommunikationslandskapet och kommer fortsätta att göra det. Det är viktigt för regeringen att se till att konsumenten inte hamnar i kläm. Det är också generellt viktigt att utvecklingen av den digitala inre marknaden går framåt inte minst genom innovationer i form av nya slags tjänster och affärsmodeller.

De förändringar som beskrivits och den marknadssituation som finns på nätnivå gör att EU-regelverket för elektroniska kommunikationer behöver anpassas. Sedan början av förra decenniet då det nuvarande regelverket inom EU grundlades har marknaden för bredband blivit både mer diversifierad och lokal. Trafiken är allt mer internetbaserad och konkurrensen om slutkunder har ökat inom digitala tjänster, inte minst genom de internetbaserade tjänsterna. Mot bakgrund av bl.a. dessa förändringar har en översyn av regelverket på EU-nivå inletts.

Konsumenternas situation

Konsumenternas, näringslivets och den offentliga sektorns ökade efterfrågan på digitala tjänster driver på utvecklingen av överföringshastigheter.

Kundnöjdheten på telekomområdet har under flera år varit lägre än på andra marknader. Detta har föranlett branschen att vidta åtgärder.

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

Radiospektrum

Behovet av och efterfrågan på frekvensutrymme ökar och de flesta användbara frekvensband är upptagna av gällande tillstånd. Regeringen bedömer att för effektiv frekvensförvaltning kan det på sikt behöva övervägas omplanering eller frigörande av frekvensband. Vid sådana överväganden måste det samlade behovet av frekvenser för all användning analyseras med särskilt beaktande av frekvensbehov för samhällskritiska funktioner såsom totalförsvarets tillgång till nödvändigt frekvensutrymme. Det inkluderar enskilda, företag och det offentligas behov med beaktande av internationella allokeringar. Det är viktigt att samhällsviktiga aktörers intressen beaktas i frekvensförvaltningen, särskilt mot bakgrund av det rådande allmänna säkerhetsläget. Effektivare frekvensanvändning som möter samtliga behov av frekvenser på bästa sätt

är därmed en viktig del i det nationella och internationella arbetet.

Regeringen bedömer att tillgången till mer radiospektrum för trådlösa kommunikationer är av betydelse för att uppnå flera av målen för hållbar utveckling i Agenda 2030, särskilt mål nio om tillgång till motståndskraftig infrastruktur. Detta kopplar särskilt ihop med nästa generations mobilkommunikation (5G). Den Nordisk-baltiska strategin för 5G är ett instrument som hela regionen kan dra nytta av för att ligga i framkant med teknikutvecklingen och teknikanvändningen.

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Tillgång till telefoni och grundläggande internet blir allt viktigare i och med den ökade digitaliseringen av samhället. Det är viktigt att kunna få tillgång till digitala tjänster oavsett var man har sin stadigvarande bostad eller var man arbetar.

Robusthet

Stora datamängder och det elektroniska flödet av data ökar i alla delar av samhället. När det uppstår brister i hanteringen av information, och i dess säkerhet, riskerar det att få omfattande konsekvenser för samhället och för enskilda invånarens integritet.

Tillförlitliga elektroniska kommunikationer är en förutsättning för såväl enskilda hushåll som för näringslivet men också för upprätthållandet av kritiska samhällsfunktioner. Samtidigt är it- och kommunikationsinfrastrukturer föränderliga. Vid driftsavbrott i informationssystem blir konsekvenserna större och mer svåröverskådliga.

Det säkerhetspolitiska landskapet har också förändrats snabbt och en ny hotbild vuxit fram. Planeringen för totalförsvaret har återupptagits bl.a. med ökat fokus på civilt försvar vilket ställer högre krav på utpekade sektorsmyndigheters engagemang.

Det saknas mekanismer i staten för att ställa krav och upphandla säkerhet ur ett långsiktigt perspektiv, t.ex. förekommer det att offentliga aktörer upphandlar it-tjänster externt utan att ställa krav på säkerheten.

Störningar och avbrott i de elektroniska kommunikationstjänsterna kan uppstå till följd av naturhändelser, stöld, sabotage, terrorhandlingar och enskilda handhavandefel. Incidenter kan ha olika orsaker som bristande kompetens och mänskliga misstag men även brott och sabotage mot bredbandsnätet förekommer. Elberoendet ökar efterhand som de

kopparbaserade kommunikationsnäten ersätts med fiberkablar eller trådlös kommunikation. Användningen av terminaler som kräver elförsörjning, exempelvis bärbara telefoner, routrar och modem för internetaccess m.m., ökar också.

Enligt ansvarsprincipen är det i första hand teleoperatörerna som ansvarar för funktions- och driftsäkerhet i de elektroniska kommunikationerna om det uppstår störningar och avbrott. Ett kontinuerligt arbete sker med både förebyggande åtgärder och med att förbättra rutiner och system för att hantera eventuella störningar och avbrott.

Bredband

Behovet av fortsatt god samverkan och samordning mellan berörda aktörer för att främja en effektiv bredbandsutbyggnad i hela landet kvarstår. På nationell nivå fortsätter därför Bredbandsforums verksamhet. De regionala bredbandskoordinatorernas arbete är ett viktig led i att uppnå målen i regeringens bredbandsstrategi.

Bredbandsutbyggnaden varierar mellan kommunerna vilket kan bero på olika faktorer såsom kommunernas geografiska omfattning, hur pass spridd befolkningen är, engagemang och satsningarnas omfattning. De regionala bredbandskoordinatorernas arbete har en stor betydelse när det gäller att stödja bl.a. kommunerna i deras arbete med bredbandsutbyggnaden.

4.4.3 Post

Resultat

Sedan den 1 januari 2013 ska alla postmarknader inom EU vara öppna för konkurrens enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster (det tredje postdirektivet). Det innebär att inget medlemsland får upprätthålla ett lagstadgat monopol på någon del av den nationella postmarknaden.

I april 2017 fanns det 33 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord Group AB (Postnord) är genom PTS beslut om tillstånds-

villkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. daglig postservice till alla hushåll, företag och organisationer.

Tabell 4.4 Andel av brev som inlämnats till Postnord för övernattbefordran och som utdelats dagen efter inlämning

År	Årsmedel
2013	94,3%
2014	93,2%
2015	89,8%
2016	91,3%

Källa: Post- och telestyrelsen, PTS.

I postförordningen (2010:1049) anges att den samhällsomfattande posttjänsten ska uppfylla kravet att minst 85 procent av de brev som lämnats in för övernattbefordran före angiven senaste inlämningstid ska ha delats ut inom landet påföljande arbetsdag, oavsett var i landet de har lämnats in. Detta kvalitetskrav har uppfyllts under 2016, se tabell 4.4. Andel brev som befordrats över natten har dock minskat under senare år.

Postnords marknadsandel mätt i antalet brevframsändelser var 80,7 procent 2016, jämfört med 83,6 procent 2015. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 17,5 procent 2016, jämfört med 15,4 procent 2015. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 1,8 procent 2016, jämfört med 1,0 procent 2015.

Den totala brevvolymen har minskat stadigt sedan 2000 och den senaste femårsperioden har minskningstakten ökat, den genomsnittliga nedgången är 3,86 procent per år, se tabell 4.5.

Tabell 4.5 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal milj brev	Index
2000	3 426	100
.....		
2012	2 645	77,2
2013	2 545	74,3
2014	2 433	71,0
2015	2 312	67,5
2016	2 273	66,3

Källa: Post- och telestyrelsen, PTS.

Nedgången i brevvolymer för enskilda år påverkas av konjunkturutvecklingen vilket gjorde att nedgången mellan 2015 och 2016 bromsades ned till 1,7 procent. Korrigerar man för konjunkturläget är volymnedgången beroende på elektro-

nisk substitution ca 4,4 procent vid ett genomsnittligt konjunkturläge.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2016 var det ca 1 000 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en marginell ökning från ca 970 hushåll 2015. Det kan även förekomma frivilliga överenskommelser om att avstå från daglig utdelning i utbyte mot kortare avstånd till den egna postlådan.

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

Den 8 april 2016 överlämnade Postlagsutredningen (N2015:06) sitt delbetänkande Som ett brev på posten – Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:27). Delbetänkandet remitterades. Den 1 september 2016 lämnade Postlagsutredningen sitt slutbetänkande Till sista utposten – En översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:54). Slutbetänkandets remisstid löpte ut den 15 december 2016. Utredningens förslag samt remissinstansernas synpunkter har analyserats i Regeringskansliet.

I maj 2016 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till förordning om gränsöverskridande paketleveranstjänster, som en del av det s.k. e-handelspaketet. Regeringen välkomnar åtgärder som leder till ökad e-handel, såväl nationellt som inom EU. En prioritering för regeringen i förhandlingsarbetet var att de åtgärder som föreslogs inte innebar oproportionerlig administrativ börda för vare sig tillhandahållare av paketleveranstjänster eller tillsynsmyndigheter. Förslag till förordning behandlas för närvarande av rådet och Europaparlamentet.

Analys och slutsatser

Regeringen konstaterar att den svenska postmarknaden befinner sig under ett stort föränd-

ringstryck. Brevvolymerna fortsätter att sjunka trots en god konjunktur och klagomålen på postutdelningen har ökat som en följd av de kvalitetsproblem som förekommit på marknaden. PTS arbetar tillsammans med postoperatörerna som vidtagit åtgärder för att komma tillrätta med problemen men förändringen av postmarknaden gör att utmaningarna kommer fortsätta. Samtidigt fortsätter volymerna av paket och varubrev att öka till följd av tillväxten inom e-handelsmarknaden, och det finns inga tecken på att detta kommer mattas av. Kvalitetsproblemen har i vissa fall uppstått som en följd av denna utveckling eftersom postoperatörerna har stora utmaningar när de försöker anpassa sina verksamheter.

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

Regeringen konstaterar att samhällsutvecklingen medför att postlagstiftningen måste förändras för att säkerställa att regleringen är ändamålsenlig i dagens digitaliserade samhälle och för framtiden.

4.4.4 Grundläggande betaltjänster

Resultat

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2007:825) med länsstyrelseinstruktion och bevakningsuppdraget i regleringsbrevet, årligen bedöma om samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län och Tillväxtverket stödja länsstyrelsernas arbete med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster. Länsstyrelserna kan genom förordningen (2014:139) om statligt stöd till tillhandahållare av grundläggande betaltjänster, finansiera betaltjänstombud på utsatta orter. Bevakningsuppdraget sammanställs årligen

av Länsstyrelsen i Dalarnas län och rapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Av den rapport som lämnades för 2016 (N2016/07596/D) framgår att tillgången till grundläggande betaltjänster bedöms vara bra eller tillfredsställande i tretton län och ganska dålig eller dålig i åtta. Det är fortfarande främst de som inte är digitalt delaktiga som upplever problem med grundläggande betaltjänster, det gäller både för privatpersoner, småföretagare och föreningar, och då främst i vissa gles- och landsbygder.

Antalet länsstyrelsefinansierade betaltjänstombud var ca 30 stycken i februari 2017, vilket är nästan en fördubbling jämfört med februari 2016.

Insatser för att öka samordningen av olika typer av service i gles- och landsbygder sker inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt.

Den 22 december 2016 tillsatte regeringen utredningen Fi2016:15 (Riksbankskommittén) med uppdrag att bl.a. se över Riksbankens ansvar för kontanthantering och kontantförsörjning i hela landet (dir. 2016:114), se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt Finansmarknad.

Analys och slutsatser

Digitaliseringen av betaltjänstmarknaden visar inga tecken på att avstanna. En förutsättning för att fler privatpersoner, småföretag och föreningar i hela landet ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter är en fortsatt utbyggnad av digital infrastruktur samt att den digitala delaktigheten ökar. För att fler ska kunna använda de betaltjänster som marknaden tillhandahåller krävs att användarvänligheten och tillgängligheten ökar, det finns t.ex. användare med vissa typer av funktionsnedsättningar som fortfarande har svårt att utnyttja en del av de tjänster som finns på marknaden i dag. Om tjänsterna görs mer användarvänliga för dessa grupper så kommer det även vara till nytta för att kunna öka den digitala delaktigheten hos andra grupper. Utvecklingen av nya tekniska lösningar måste fortsätta så att olika behov kan tillgodoses.

För utvecklingen på betaltjänstmarknaden, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Regeringen konstaterar att grundläggande betaltjänster är ett område som till stora delar

påverkas av insatser som görs inom andra områden bl.a. tillgång till digital infrastruktur och bredbandsutbyggnad, insatser inom kommersiell service samt finansmarknaden.

4.5 Politikens inriktning

4.5.1 Digitaliseringspolitik

Regeringens digitaliseringsstrategi För ett hållbart digitaliserat Sverige anger inriktningen för digitaliseringspolitiken.

Det övergripande målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. För att nå det övergripande målet fokuserar regeringen sina insatser till strategins fem delmålsområden om digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur. Genom att arbeta mot målen skapar regeringen bättre förutsättningar för hållbar tillväxt, ett socialt samhället samhälle, minskad klimat- och miljöpåverkan och en cirkulär ekonomi, samt ökad livskvalitet för individen. Detta bidrar även samlat till att nå regeringens mål att Sverige ska ha Europas lägsta arbetslöshet 2020 och målen i Agenda 2030.

Digital kompetens innebär att alla ska vara förtrogna med digitala verktyg och tjänster samt ha förmåga att följa med och delta i den digitala utvecklingen utifrån sina förutsättningar. För att kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller digitalisering är studieval, personlig utveckling och en jämställd utbildning central. Regeringen har för avsikt att skapa ökat intresse för digitaliseringen i syfte att minska könsobalansen i utbildningsval och yrkesval som en del i att nå de jämställdhetspolitiska målen.

Arbetet för ökad digital delaktighet, som är en del av digital kompetens, fortsätter att bedrivas brett och aktivt. Ambitionen är att alla som vill ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter. Det påverkar i stort sett alla politikområden och kräver samarbete och dialog. Kvinnor som män, flickor som pojkar, unga som gamla samt personer med funktionsnedsättning, ska kunna ta del av digitaliseringens positiva effekter oavsett var i landet man bor. Digitaliseringen påverkar allas vardag och därmed krävs det att alla kan delta, men på grund av t.ex. ålder, funktionsned-

sättning, bristande kunskap eller intresse riskerar människor att hamna utanför.

Regeringen avser därför att satsa på åtgärder som leder till att fler kan få den kunskapen och de färdigheter som krävs för att vara digitalt delaktiga och kunna känna tillit till digitaliserade samhällstjänster.

Digital trygghet innebär att människor, företag, organisationer och rättighetshavare kan känna tillit och förtroende i användningen av digitala tjänster. Det krävs säkra digitala system, som värnar den personliga integriteten och att identifierade sårbarheter hanteras när människor och samhället i allt högre grad blir beroende av att teknik är uppkopplad och kommunicerbar via internet.

Digital innovation innebär att förutsättningar för nya eller bättre lösningar som ger värde för miljö, samhälle, företag och individer skapas och sprids. Offentliga åtgärder, lagstiftning och styrmedel kan behöva utformas för att realisera positiva nettoeffekter av utvecklingen. Regeringen avser att undersöka behovet av att ytterligare samla kompetens kring frågor om hantering av stora datamängder.

Digital ledning pekar på vikten av att verksamheter effektiviseras, utvecklas och får högre kvalitet genom styrning, mätning och uppföljning.

Digital infrastruktur lyfter fram betydelsen av att s.k. hård och mjuk infrastruktur förbättras och förstärks för att data ska kunna transporteras så effektivt som möjligt. Alla bör få tillgång till den digitala infrastruktur som är nödvändig för att kunna fungera i det moderna samhället och inte hamna utanför. Människor bör ha tillgång till digitala förutsättningar att både driva företag och ta del av välfärdstjänster, inte minst utifrån ett landsbygdsperspektiv. Regeringen har för avsikt att fortsätta skapa förutsättningar för en fortsatt snabb bredbandsutbyggnad i hela landet.

En aktiv digitaliseringspolitik krävs såväl på nationell nivå som på EU-nivå, där en stor del av vårt regelverk utformas vad gäller t.ex. infrastruktur, gränsöverskridande e-handel och digital ekonomi. En inre marknad som till fullo drar nytta av digitaliseringens möjligheter har stor potential att bidra till hållbar tillväxt och konkurrenskraft. Sverige är ett av EU:s mest digitaliserade länder och har mycket att vinna på ett starkt digitaliserat Europa och ska därför ta en aktiv och framskjuten roll i detta arbete.

Regeringen behöver förhålla sig till utvecklingen inom digitalisering för att kunna fatta nödvändiga beslut och därigenom nå politiska mål. Innovationsförmåga, nationell samordning, utformning av regelverk, förmåga att identifiera hinder och hot m.m. är viktiga aspekter. Utan tillit till digitala system och dess hantering äventyras eller avstannar den digitala utvecklingen.

Integritets- och säkerhetsfrågor är av särskild betydelse när det gäller användarnas förtroende för elektroniska kommunikationer och digitala tjänster. Det är viktigt att säkerhetskraven formuleras utifrån den verksamhet som bedrivs och de skyddsbehov som behövs. Regeringen avser därför förstärka arbetet med att prioritera säkerhetsfrågorna ytterligare.

Det inrättade Digitaliseringsrådet med tillhörande kanslifunktion kommer att ha en viktig roll för att stödja politikens genomförande utifrån digitaliseringsstrategins delmålsområden. En angelägen uppgift är att identifiera indikatorer som kan mäta utvecklingen inom delmålsområdena och på så vis skapa förutsättningar för att följa genomförandet och identifiera nödvändiga åtgärder för att nå målen.

Det är även av stor betydelse att offentliga aktörer på lokal och regional nivå förhåller sig till utvecklingen och att samverkan sker med andra relevanta aktörer. Ett framgångsrikt genomförande av digitaliseringspolitiken bygger på att även lokala och regionala åtgärder kan stärka genomförandet och på så vis skapa engagemang kring digitaliseringsfrågor. Regionala bredbands- och digitaliseringsstrategier eller motsvarande bedöms vara viktiga förutsättningar för att åstadkomma detta och ska beaktas inom ramen för de regionala utvecklingsstrategierna i respektive län. Arbetet på länsnivån kan främjas genom kunskapsstöd och möjligheter till erfarenhetsutbyte.

Regeringen bedömer att genomförandet av digitaliseringspolitiken kräver ett kontinuerligt statligt engagemang.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Digitaliseringen av samhället blir alltmer påtaglig för alla. Det är därför viktigare än någonsin med bredbandsuppkoppling, mobiltäckning och goda förutsättningar för utveckling av tjänster.

Det är också viktigt att nya regler främjar den långsiktiga konsumentnyttan, användarnas tillgång till gränsöverskridande tjänster som tillhandahålls på hela den europeiska digitala inre marknaden och utvecklingen av nya kommunikationstekniker såsom nästa generations mobilteknik (5G). Det är därför väsentligt att resultatet av den pågående översynen av EU-regelverket anpassas till Sveriges relativt unika marknadsstruktur med en mångfald av regionala och lokala bredbandsoperatörer i stället för ett fåtal stora leverantörer.

Radiospektrum

Radiospektrum är en förutsättning för en lång rad radiobaserade tjänster samt forskning. Radiospektrum är en begränsad samhällelig resurs och efterfrågan på radiospektrum är stor. Därför är det fortsatt regeringens avsikt att såväl nationellt som internationellt främja effektiv frekvensanvändning till så stor samhällsnytta för hela landet som möjligt. Regeringens inriktning är att Sverige fortsatt ska vara ett av de främsta länderna i världen inom området för radiospektrumförvaltning. Regeringen har, bl.a. mot bakgrund av det, för avsikt att utreda hur radiospektrum användningen kan planeras för åren 2027–2047 för att framtida behov av radiospektrum ska kunna mötas så effektivt som möjligt samt föreslå de författningsändringar som behövs för att samhällsviktiga aktörers behov av radiofrekvenser ska tillgodose och nationella säkerhetsintressen säkerställas i högre utsträckning.

Mobil kommunikation

En väl utbyggd infrastruktur för mobil kommunikation är viktig för att möta människors önskan om att använda telefoni och bredband även utanför tätbebyggda områden, för att underlätta företagande, jobbskapande och en klimatsmart tillväxt i hela landet.

Staten har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för att den kommersiella utbyggnaden av mobilt bredband och införandet av nya mobila tekniker kan fortsätta, bl.a. genom att främja effektiv frekvensanvändning. Frigörandet av stora delar av 700 MHz-bandet för mobila kommunikationstjänster kommer sannolikt att bidra till att skapa goda förutsättningar och tillgång till sådana tjänster. Regeringen har även för avsikt att fortsätta arbetet med den Nordisk-baltiska 5G-strategin och ministerdeklarationen om 5G för att främja 5G-utvecklingen så att

Sverige är ett av länderna som ligger i framkant av teknikutvecklingen och teknikanvändningen.

Frågan om en utvecklad och säker kommunikationslösning för aktörer inom allmän ordning, säkerhet, hälsa och försvar berörs i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

Funktionell tillgång till internet

I takt med att digitala tjänster blir allt mer avancerade krävs ökad kapacitet. Regeringen ser därför att det finns behov av att nivån för tillgång till grundläggande internetanslutning ökar från 1 Mbit/s till 10 Mbit/s.

Bredband

Digitaliseringen av samhället kräver en fortsatt hög utbyggnadstakt av såväl fast som trådlöst bredband. På så sätt kan it-användningen öka och möjligheter för ökad konkurrens- och innovationskraft kan tas till vara över hela landet.

Regeringen beslutade 2016 om en ny bredbandsstrategi och nya bredbandsmål och arbetet med att genomföra strategin fortsätter (se 4.4.2 avsnitt Bredband).

Utgångspunkten är att utbyggnaden av bredband i Sverige sker på kommersiella grunder. Utbyggnaden når allt längre ut och de områden som saknar tillgång till bredband kommer framöver i stor utsträckning att vara alltmer glesbefolkade och spridda. Regeringen anger i bredbandsstrategin att det även framöver kommer att finnas behov av statliga medel för utbyggnad i områden där förutsättningar för kommersiell utbyggnad saknas. PTS har fått i uppdrag av regeringen att komma med förslag på utformning av framtida insatser med statliga medel, och regeringen kommer utifrån det att se över om det finns behov av en ny modell för att säkerställa en fortsatt effektiv användning av framtida statliga medel till bredbandsutbyggnad.

För att få till stånd en effektiv utbyggnad och måluppfyllelse är det viktigt att samordningen mellan olika aktörer fungerar väl. Regeringens arbete med de regionala bredbandskoordinatorerna och Bredbandsforum fortsätter således.

4.5.2 Post

Postmarknaden befinner sig under ett stort förändringstryck. Digitaliseringen av samhället,

och då framför allt av kommunikationen, har stor påverkan på postmarknadens funktionssätt och hur marknaden utvecklas i framtiden. Regeringskansliet bereder en anpassning av postlagstiftningen till de förutsättningar som finns i ett digitaliserat samhälle för att kunna ställa krav på en ändamålsenlig posttjänst som tillgodoser behovet av postservice i hela landet.

4.5.3 Grundläggande betaltjänster

Det är i första hand marknaden som ska tillhandahålla grundläggande betaltjänster. Statens ansvar för grundläggande betaltjänster omfattar endast de orter och den landsbygd där behoven av dessa tjänster inte tillgodoses av marknaden. Länsstyrelserna arbetar med lokala och regionala lösningar för de grupper, t.ex. äldre, personer med funktionsnedsättningar, småföretagare och ideella föreningar, som har problem med grundläggande betaltjänster på dessa orter och landsbygd. Tillgången till grundläggande betaltjänster är starkt knuten till digital delaktighet och tillgången till digital infrastruktur.

Regeringens politik för hela betaltjänstområdet och kontanthantering i stort i samhället redovisas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt Finansmarknad.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.6 Anslagsutveckling 2:1 Post-och telestyrelsen

Tusental kronor				
2016	Utfall	27 578	Anslags-sparande	597
2017	Anslag	28 516 ¹	Utgifts-prognos	28 812
2018	Förslag	42 040		
2019	Beräknat	42 715 ²		
2020	Beräknat	43 454 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 42 041 tkr i 2018 års prisnivå.

³ Motsvarar 42 040 tkr i 2018 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras av avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.7 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2016	98 443	279 377	275 395	3 983
Prognos 2017	100 000	273 048	296 059	-23 011
Budget 2018	100 000	291 550	302 550	-11 000

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 291 550 000 kronor för 2018.

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

Skälen för regeringens förslag: Finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Tabell 4.8 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	28 516	28 516	28 516
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	522	988	1 499
Beslut	13 002	13 211	13 439
Varav BP18 ³	13 000	13 000	13 000
Varav ³			
Totalförsvarsöverenskommelse från 2018	10 000	10 000	10 000
Ny säkerhetsskyddslag	3 000	3 000	3 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	42 040	42 715	43 454

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2017. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2019 och 2020 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Mot bakgrund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet och händelser som visat på samhällets sårbarhet, ser regeringen ett behov av att förstärka totalförsvaret under kommande år. För att stärka Post- och telestyrelsens arbete med civilt försvar inom området elektroniska kommunikationer föreslår regeringen att anslaget 2:1 *Post- och Telestyrelsen* ökar med 10 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att 42 040 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 42 715 000 kronor respektive 43 454 000 kronor.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

t.ex. avseende tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Tabell 4.9 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

År	Utfall	133 305	Anslags-sparande	6 973
2016	Utfall	133 305	Anslags-sparande	6 973
2017	Anslag	140 278 ¹	Utgifts-prognos	138 829
2018	Förslag	140 278		
2019	Beräknat	140 278		
2020	Beräknat	140 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 000 000 kronor 2019–2021.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 000 000 kronor 2019–2021.

Tabell 4.10 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Ingående åtaganden	167 280	189 971	200 000			
Nya åtaganden	111 128	103 680	120 000			
Infriade åtaganden	-88 437	-93 651	-120 000	-90 000	-65 000	-45 000
Utestående åtaganden	189 971	200 000	200 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	190 000	200 000	200 000			

Regeringens överväganden

Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	140 278	140 278	140 278
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	140 278	140 278	140 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 140 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionshinder* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 140 278 000 kronor för respektive år.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.12 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

År	Utfall	2018 Förslag	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2016	Utfall	20 213		15 387
2017	Anslag	33 537 ¹		33 190
2018	Förslag	35 537		
2019	Beräknat	35 537		
2020	Beräknat	35 537		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor för 2019–2022.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2019–2022.

Tabell 4.13 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2022
Ingående åtaganden	32 751	42 079	39 348			
Nya åtaganden	23 129	19 019	18 750			
Infriade åtaganden	-13 802	-21 750	-13 098	-17 684	-16 024	-11 292
Utestående åtaganden	42 079	39 348	45 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	36 000	40 000	45 000			

Regeringens överväganden**Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster**

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	33 537	33 537	33 537
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	2 000	2 000	2 000
Varav BP18			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	35 537	35 537	35 537

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 35 537 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 35 537 000 kronor för respektive år.

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**Tabell 4.15 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**

Tusental kronor

År	Utfall/Anslag	Utvald värde	Anslags-sparande/Utgifts-prognos	Övrigt
2016	Utfall	11 380		714
2017	Anslag	22 844 ¹		18 897
2018	Förslag	72 844		
2019	Beräknat	72 844		
2020	Beräknat	72 844		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet digitaliseringspolitiken liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Under 2017 har anslaget använts till SCB:s undersökningar och Bredbandsforums verksamhet samt en OECD studie.

Inför 2018 planeras anslaget användas för SCB:s it-undersökningar, vissa studier och analyser inom ramen för digitaliseringspolitiken och till Bredbandsforums och Digitaliseringsrådets verksamhet samt genomförande av digitaliseringspolitiken.

Tabell 4.16 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	22 844	22 844	22 844
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	50 000	50 000	50 000
Varav BP18	50 000	50 000	50 000
Varav			
Digitaliseringsstrategi	50 000	50 000	50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	72 844	72 844	72 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 72 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget 72 844 000 kronor för respektive år.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.17 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	115 392	Anslags-sparande	10 525
2016	Utfall	115 392	Anslags-sparande	10 525
2017	Anslag	126 014 ¹	Utgifts-prognos	130 650
2018	Förslag	146 014		
2019	Beräknat	146 014		
2020	Beräknat	140 014		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2017 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta innebär stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknads-mässig grund.

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom om-

rådet elektronisk kommunikation.

Anslaget får användas för administration av åtgärderna.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

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

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 195 000 000 kronor 2019–2022.

Tabell 4.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2016	Prognos 2017	Förslag 2018	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021–2022
Ingående åtaganden	71 442	80 216	244 776			
Nya åtaganden	56 131	231 381	34 000			
Infriade åtaganden	-47 357	-66 821	-83 776	-73 669	-71 000	-50 331
Utestående åtaganden	80 216	244 776	195 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	110 000	245 000	195 000			

Regeringens överväganden

Tabell 4.19 Härledning av anslagsnivån 2018–2020 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2018	2019	2020
Anvisat 2017¹	126 014	126 014	126 014
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	20 000	20 000	14 000
Varav BP18	20 000	20 000	20 000
Varav			
Höjd SOT-nivå	20 000	20 000	20 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	146 014	146 014	140 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2016 (bet. 2016/17:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 146 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2018. För 2019 och 2020 beräknas anslaget till 146 014 000 kronor respektive 140 014 000 kronor. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det utgiftsuttag som föreslås för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.