

Kommunikationer

22

Förslag till statens budget för 2020

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.....	17
3 Transportpolitik.....	19
3.1 Omfattning.....	19
Utgiftsutveckling.....	20
3.2 Skatteutgifter.....	21
3.3 Mål.....	24
3.4 Resultatredovisning.....	25
3.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	25
3.4.2 Resultat.....	25
3.5 Politikens inriktning	58
3.6 Budgetförslag.....	63
3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	63
3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	75
3.6.3 1:3 Trafikverket.....	78
3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	79
3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	79
3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.....	80
3.6.7 1:7 Trafikavtal	81
3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet.....	82
3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	82
3.6.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	83
3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	84
3.6.12 1:12 Transportstyrelsen.....	89
3.6.13 1:13 Trafikanalys.....	91
3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg	92

	3.6.15	1:15 Sjöfartsstöd.....	96
	3.6.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	96
	3.6.17	1:17 Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.....	97
	3.6.18	Sjöfartsverket.....	98
	3.6.19	Luftfartsverket.....	102
4		Politiken för informationssamhället	107
	4.1	Omfattning	107
	4.2	Utgiftsutveckling.....	107
	4.3	Mål för området	107
	4.4	Resultatredovisning	108
	4.4.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	108
	4.4.2	Digitaliseringspolitik.....	110
	4.4.3	Post.....	120
	4.4.4	Grundläggande betaltjänster.....	123
	4.5	Politikens inriktning.....	124
	4.5.1	Digitaliseringspolitik.....	124
	4.5.2	Post.....	126
	4.5.3	Grundläggande betaltjänster.....	126
	4.6	Budgetförslag	127
	4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen	127
	4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	128
	4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	129
	4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	130
	4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	131

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 2020–2022. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
Tabell 2.3	Ramnivå 2020 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
Tabell 2.4	Skatteutgifter inom utgiftsområde 22.....	16
Tabell 3.1	Utgiftsutveckling inom utgiftsområde Transportpolitik.....	20
Tabell 3.2	Skatteutgifter inom transportområdet.....	21
Tabell 3.3	Antal omkomna i de olika trafikslagen	37
Tabell 3.4	Fördelning statlig ram för perioden 2018–2029 ¹	44
Tabell 3.5	Verksamhetsvolym investeringar.....	45
Tabell 3.6	Verksamhetsvolym namngivna investeringar nationell plan.....	45
Tabell 3.7	Uppföljning och prognos för större investeringar i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029	46
Tabell 3.8	Uppföljning av namngivna objekt med nettoprisindex, öppnade för trafik under 2018	47
Tabell 3.9	Uppföljning av namngivna objekt med branschindex, öppnade för trafik under 2018	48
Tabell 3.10	Uppföljning av trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för perioden 2018–2029	48
Tabell 3.11	Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2018–2029	49
Tabell 3.12	Uppföljning länsplaner för perioden 2018–2029	49
Tabell 3.13	Uppföljning av objekt i länsplaner med nettoprisindex, öppnade för trafik under 2018	50
Tabell 3.14	Uppföljning av objekt i länsplaner med branschindex, öppnade för trafik under 2018	51
Tabell 3.15	Anslagstilldelning drift och underhåll av väg och järnväg	52
Tabell 3.16	Underhåll och reinvesteringar i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter	53
Tabell 3.17	Beläggingsunderhåll per vägtyp.....	55
Tabell 3.18	Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transport- infrastruktur	63
Tabell 3.19	Intäkter som Trafikverket disponerar	66
Tabell 3.20	Intäkter som Trafikverket inte disponerar.....	67
Tabell 3.21	Investeringsplan för Trafikverket	68
Tabell 3.22	Beställningsbemyndigande för anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	69
Tabell 3.23	Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån.....	71

Tabell 3.24	Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån.....	72
Tabell 3.25	Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar	73
Tabell 3.26	Utveckling av anslag Statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter	74
Tabell 3.27	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	75
Tabell 3.28	Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	75
Tabell 3.29	Beställningsbemyndigande för anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	76
Tabell 3.30	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur på anslagsposter..	77
Tabell 3.31	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	78
Tabell 3.32	Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	78
Tabell 3.33	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:2 Trafikverket.....	79
Tabell 3.34	Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	79
Tabell 3.35	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål.....	79
Tabell 3.36	Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	79
Tabell 3.37	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	80
Tabell 3.38	Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser ...	80
Tabell 3.39	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	80
Tabell 3.40	Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal	81
Tabell 3.41	Beställningsbemyndigande för anslag 1:7 Trafikavtal.....	81
Tabell 3.42	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:7 Trafikavtal	82
Tabell 3.43	Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet	82
Tabell 3.44	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:8 Viss internationell verksamhet	82
Tabell 3.45	Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut..	82
Tabell 3.46	Uppdragsverksamhet.....	83
Tabell 3.47	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	83
Tabell 3.48	Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	83
Tabell 3.49	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	84
Tabell 3.50	Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm	84
Tabell 3.51	Beställningsbemyndigande för anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	86
Tabell 3.52	Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar.....	87
Tabell 3.53	Trängselskatt i Stockholm –uppföljning av hur avsatta medel har använts.....	88
Tabell 3.54	Trängselskatt i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar.....	88

Tabell 3.55	Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter.....	89
Tabell 3.56	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	89
Tabell 3.57	Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen	89
Tabell 3.58	Offentlighetsrättslig verksamhet	89
Tabell 3.59	Offentlighetsrättslig verksamhet	90
Tabell 3.60	Offentlighetsrättslig verksamhet 2020 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag	90
Tabell 3.61	Avgiftsfinansierade transfereringar	90
Tabell 3.62	Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.....	91
Tabell 3.63	Uppdragsverksamhet	91
Tabell 3.64	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:12 Transportstyrelsen ..	91
Tabell 3.65	Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys	91
Tabell 3.66	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:13 Trafikanalys	92
Tabell 3.67	Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	92
Tabell 3.68	Beställningsbemyndigande för anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	93
Tabell 3.69	Trängselskatt i Göteborg – uppföljning i förhållande till avsatt medel till väginvesteringar	94
Tabell 3.70	Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts	95
Tabell 3.71	Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar	95
Tabell 3.72	Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter.....	95
Tabell 3.73	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	95
Tabell 3.74	Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd	96
Tabell 3.75	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:15 Sjöfartsstöd	96
Tabell 3.76	Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik	96
Tabell 3.77	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:16 Internationell tågtrafik.....	97
Tabell 3.78	Anslagsutveckling 1:17 Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m. ..	97
Tabell 3.79	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:17 Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	98
Tabell 3.80	Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden	98
Tabell 3.81	Översikt av de ekonomiska målen	99
Tabell 3.82	Prognos av Sjöfartsverkets resultat	100
Tabell 3.83	Investeringsplan för Sjöfartsverket	101
Tabell 3.84	Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden	103
Tabell 3.85	Översikt av de ekonomiska målen	103
Tabell 3.86	Prognos för Luftfartsverkets resultat	104
Tabell 3.87	Investeringsplan för Luftfartsverket.....	106
Tabell 4.1	Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Politiken för informationssamhället	107
Tabell 4.2	Indikatorer för måluppfyllelse – digitaliseringspolitik	109
Tabell 4.3	Utvecklingen totalt brevmarknaden	121

Tabell 4.4	Andelen brev som inlämnats till Postnord för övernattbefordran, fr.o.m. 2018 tvådagarsbefordran, och som delades ut inom tidsramen.....	121
Tabell 4.5	Anslagsutveckling 2.1 Post- och telestyrelsen.....	127
Tabell 4.6	Offentligrättslig verksamhet.....	127
Tabell 4.7	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:1 Post- och telestyrelsen.....	127
Tabell 4.8	Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	128
Tabell 4.9	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	128
Tabell 4.10	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	129
Tabell 4.11	Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	129
Tabell 4.12	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	130
Tabell 4.13	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	130
Tabell 4.14	Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	130
Tabell 4.15	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	131
Tabell 4.16	Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	131
Tabell 4.17	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	132
Tabell 4.18	Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	132

Diagramförteckning

Diagram 1.1	Viktad tillgänglighet för kortväga arbetsresor, per kommungrupp enligt Tillväxtverkets indelning	28
Diagram 1.2	Andel män och kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn	31
Diagram 1.3	Andel män och kvinnor bland beslutsfattare i kommuner gällande frågor om infrastrukturplanering, väghållning och kollektivtrafik.	31
Diagram 1.4	Utsläpp av växthusgaser (1990 och 2005–2018)	38
Diagram 1.5	Antal personer som omfattats av åtgärder för att minska bullerstörningar	42
Diagram 1.6	Fördelning totalkostnader för namngivna objekt vid beslut om objekt i nationell plan, inkl. extern finansiering.....	45
Diagram 1.7	Fördelning av förbrukade medel per åtgärdstyp i länsplaner under 2018.....	49

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2020 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 45 500 000 000 kronor (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.18).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2020 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.18).
4. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2020–2022 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.18).
5. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.19).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2020 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.19).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2020–2022 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.19).
8. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget under 2020 för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor (avsnitt 4.6.1).
9. Riksdagen anvisar ramanslagen för budgetåret 2020 under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2020 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Tabell 1.1 Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag		
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015
1:3	Trafikverket	1 421 782
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	88 013
1:7	Trafikavtal	1 050 000
1:8	Viss internationell verksamhet	28 757
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	53 035
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000
1:11	Trängselskatt i Stockholm	2 215 476
1:12	Transportstyrelsen	2 215 497
1:13	Trafikanalys	70 001
1:14	Trängselskatt i Göteborg	930 236
1:15	Sjöfartsstöd	1 588 000
1:16	Internationell tågtrafik	50 000
1:17	Infrastruktur för flygtrafiktjänst	157 000
2:1	Post- och telestyrelsen	63 387
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278
2:3	Grundläggande betaltjänster	28 037
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	64 844
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	296 014
Summa		61 295 946

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden*Tusental kronor*

Anslag	Beställnings- bemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	112 482 000	2021–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 000 000	2021–2038
1:7 Trafikavtal	5 700 000	2021–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	28 500 000	2021–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	4 180 000	2021–2037
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2021–2024
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2021–2024
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	745 000	2021–2024
Summa beställningsbemyndiganden under utgiftsområdet	179 952 000	

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 2018	Budget 2019 ¹	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Transportpolitik	56 159	58 746	58 041	60 707	67 563	68 789
Politiken för informationssamhället	435	445	429	589	629	710
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	56 594	59 192	58 470	61 296	68 192	69 500

Anm. Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med summan.

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Regeringen föreslår att 61 296 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2020. För 2021 beräknas anslagsnivån till 68 192 miljoner kronor och för 2022 till 69 500 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringar av anslagsnivån för perioden 2020–2022 jämfört med statens budget för 2019 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen.

Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2020–2022. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

22 Kommunikationer			
Miljoner kronor			
	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	58 968	58 968	58 968
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	925	1 911	2 986
Beslut	868	6 638	6 785
Varav BP20 ³	423	586	754
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volym	25	73	95
Överföring till/från andra utgiftsområden			
Varav BP2 ³			
Övrigt	509	603	666
Ny ramnivå	61 296	68 192	69 500

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FIU10). Beloppet är således exklusivt beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusivt pris- och löneomräkning.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2020 realkonomiskt fördelat på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2020 realkonomiskt fördelat. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor	
	2020
Transfereringar ¹	7 505
Verksamhetsutgifter ²	25 734
Investeringar ³	28 057
Summa ramnivå	61 296

Den realkonomiska fördelningen baseras på utfall 2018 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas normalt i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner, där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar budgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2019 (skr. 2018/19:98). I tabell 2.4 summeras de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22

Miljoner kronor		
	Prognos 2019	Prognos 2020
Transportpolitik	25 900	27 510
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	25 900	27 510

2.4 Mål för utgiftsområdet

Mål för transportpolitiken

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 om tillgänglighet och ett hänsynsmål om 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).

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 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Under detta mål finns två delmål:

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

fyller 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)

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

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

institut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Statligt ägda bolag som berörs 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.

Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde Transportpolitik

Miljoner kronor

	Utfall 2018	Budget 2019 ¹	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
<i>Transportpolitik</i>						
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 440	25 577	24 782	25 784	30 464	30 999
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	22 999	23 618	23 555	24 655	26 759	27 283
1:3 Trafikverket	1 418	1 397	1 398	1 422	1 438	1 460
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188	188	188	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62	62	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	79	183	108	88	88	88
1:7 Trafikavtal	961	1 036	1 075	1 050	1 058	1 038
1:8 Viss internationell verksamhet	29	29	28	29	29	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	53	54	54	53	52	47
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	104	150	94	150	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 322	1 753	2 751	2 215	2 037	2 068
1:12 Transportstyrelsen	2 120	2 189	2 195	2 215	2 239	2 255
1:13 Trafikanalys	65	69	70	70	71	72
1:14 Trängselskatt i Göteborg	888	837	137	930	1 010	1 042
1:15 Sjöfartsstöd	1 432	1 563	1 542	1 588	1 636	1 658
1:16 Internationell tågtrafik		42		50	50	50
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst				157	231	299
Summa Transportpolitik	56 159	58 746	58 041	60 707	67 563	68 789

Anm. Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med summan.

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2018 uppgick de totala utgifterna inom transportområdet till 56 159 miljoner kronor. Prognosen för 2019 avseende de totala utgifterna uppgår till 58 041 miljoner kronor.

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 fastställde regeringen den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen och de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Samtidigt fattade regeringen beslut om byggstarter 2018–2020 och beslut om förberedelse för byggstarter 2021–2023 (N2018/03462/TIF m.fl.).

Utöver dessa satsningar föreslår regeringen i denna proposition att medel anvisas för internationell tågtrafik med 50 miljoner kronor per år

under perioden 2020–2022. Vidare föreslås att anslag 1:7 *Trafikavtal* ökas med 92 miljoner kronor 2020, 207 miljoner kronor 2021, 207 miljoner kronor 2022, 207 miljoner kronor 2023 samt med 40 miljoner kronor under 2024 och 2025. Satsningen på trafikavtal föreslås delvis finansieras inom ram genom att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 92 miljoner kronor per år under perioden 2020–2023. Regeringen anser vidare att fortsatta satsningar på bärighet och tjälsäkring på det enskilda vägnätet angelägna för utvecklingen av landsbygden. Vidare är en väl fungerande järnvägsinfrastruktur viktig för landsbygdens konkurrenskraft. Det handlar bl.a. om att främja spårbundna godstransporter. Regeringen anser därför att 354 miljoner kronor bör avsättas till bärighet och tjälsäkring av det enskilda vägnätet och 300 miljoner kronor till underhåll av det statliga järnvägsnätet i landsbygd under perioden 2020–2022. Dessutom föreslås att anslag 1:17 *Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* från och med 2022 tillförs ytterligare 68 miljoner kronor.

Vidare föreslås att medel för drift av det nationella transportforskningsbiblioteket BIC dras ned med 2 miljoner kronor för 2020 samt med en permanent sänkning med 4 miljoner kronor från och med 2021.

Regeringens förslag till anslag 2020 för transportområdet uppgår till sammanlagt 60 707 miljoner kronor. För 2021 och 2022 beräknas anslagen till sammanlagt 67 563 miljoner kronor och 68 789 miljoner kronor.

3.2 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 2019 (skr. 2018/19:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till transportområdet inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportområdet

Miljoner kronor

	Prognos 2019	Prognos 2020
Personbefordran	8 370	8 710
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	11 300	12 180
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	70	70
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten	3 700	3 910
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 360	1 460
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	30	30
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	1 050	1 130
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift	20	20
Koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten	0	0
Totalt för transportområdet	25 900	27 510

Källa: Redovisning av skatteutgifter 2019 (skr. 2018/19:98).

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 diesel 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 dieselanvändning av miljöklass 1. För drivmedel inom reduktionsplikten tas skatt ut enhetligt per liter bränsle, dvs. ingen skattemässig uppdelning sker längre av beståndsdelar som framställts av biomassa och komponenter som har fossilt ursprung. Med samma skatt per liter har det statliga stödet avskaffats till drivmedel som framställts av biomassa när det gäller de bränslen som omfattas av reduktionsplikten. Normen beräknas baserat

på energiskatteuttaget per energienhet för bensin inklusive beståndsdelar som framställs av biomassa. Normen i hela transportsektorn motsvarar därmed skatteuttaget per energienhet för bensin miljöklass 1 och detta är 46,1 öre/kWh första halvåret 2019. För diesel miljöklass 1 (inklusive biodrivmedel) är skatteuttaget första halvåret 2019 per energienhet lägre, motsvarande 25,3 öre/kWh. Detta ger upphov till en skatteutgift för diesel på 20,8 öre/kWh (46,1-25,3). För lätta dieselfordon är fordonsskatten högre än för jämförbara bensinfordon bl.a. för att beakta energiskatteskillnaden mellan bensin och diesel. Detta högre fordonsskatteuttag, uppgår till 3–4 miljarder kronor av en sammanlagd skatteutgift på cirka 12 miljarder kronor 2020 för energiskatt på diesel i motordrivna fordon.

Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten

Inom reduktionsplikten tas energiskatt ut enhetligt per liter bensin inklusive biodrivmedel. Energiskattenormen beräknas baserat på energiskatteuttaget per energienhet för hela bensinblandningen inklusive biodrivmedel och motsvarar 46,1 öre/kWh första halvåret 2019. Bensin miljöklass 1 inom reduktionsplikten innehåller en andel biodrivmedel som i dag utgörs nästan uteslutande av etanol. Etanol har ett lägre energiinnehåll än fossil bensin. Den låginblandade bensinen får då ett totalt lägre energiinnehåll per liter inom reduktionsplikten jämfört med ren fossil bensin utanför reduktionsplikten. Skattenormen, som är uttryckt i kronor per energienhet inom reduktionsplikten, blir då högre jämfört med skatteuttaget per energienhet för ren fossil bensin. Därmed uppkommer en skatteutgift för fossil bensin i E85.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a LSE betalas ingen energiskatt för gasol och naturgas som drivmedel. Normen i hela transportsektorn utgörs av energiskatt för bensin miljöklass 1 som är 46,1 öre/kWh för första halvåret 2019.

Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten

Energiskattebefrielse för biodrivmedel regleras i 7 kap. 3 a, 3 b och 4 §§ LSE. Energiskattebefrielse gäller för biogas, höginblandad Fame, etanol i E85 och för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensin eller fossil diesel men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. Andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges också full energiskattebefrielse. Ingen energiskattebefrielse ges till etanol, HVO, FAME eller andra biodrivmedel inom reduktionsplikten. Normen utgörs av energiskatt för bensin miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § första stycket 1 och 13 § första stycket 1 LSE gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnelbana). Beräkningen utgår från energiskatt för bensin miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller energiskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Beräkningen utgår från energiskatt för bensin 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 energiskatt för bensin 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 koldioxidskatt.

Koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten

För den andel av E85 som består av fossil bensin tas koldioxidskatt per liter ut på samma nivå som bensin inom reduktionsplikten. För koldioxidskatten uttryckt i kronor per liter på bensin inom reduktionsplikten har hänsyn tagits till att den till ungefär 5 volymprocent utgörs av biodrivmedel och koldioxidskattesatsen har räknats ned motsvarande. För fossil bensin i E85 som inte omfattas av reduktionsplikten är även uttaget av skatt reducerat med cirka 5 procent jämfört med normen. Normen utgörs av full koldioxidskatt.

3.3 Mål

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om 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).

I juni 2017 beslutade riksdagen även om ett sektorsmål för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320).

Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

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

Hänsynsmål

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

Nytt etappmål för hänsynsmålet

Transporter står för en betydande andel av växthusgasutsläppen i Sverige. För att de långsiktiga målen inom klimatpolitiken ska nås måste utsläppen från transporter minska i snabbare takt än hittills. Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att

se över de transportpolitiska preciseringarna, beskriva hur styrning och uppföljning sker, kopplat till de transportpolitiska målen, och vid behov lämna förslag till förändringar (N2016/05490/TS, N2016/05492/TS). Trafikanalys föreslår att regeringen bör besluta om endast ett fåtal etappmål som tydliggör styrningen på transportområdet. Om alltför många eller icke tids- och nivå-satta mål beslutas riskerar styrningen att bli otydlig. Trafikanalys har föreslagit sådana etappmål för klimat och trafiksäkerhet.

Trafikanalys föreslår att det av riksdagen beslutade klimatmålet för transportsektorn inom miljömålssystemet även ska utgöra ett etappmål för de transportpolitiska målen. Remissinstanserna är positiva till att klimatmålet för transporter blir ett etappmål under hänsynsmålet. Vidare har Klimatpolitiska rådet understrukit betydelsen av att de transportpolitiska målen är förenliga med klimatmålen (Klimatpolitiska rådets årsrapport 2019).

Mot denna bakgrund ska följande utgöra ett nytt etappmål för det av riksdagen beslutade transportpolitiska hänsynsmålet:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Målförhållande mellan funktions- och hänsynsmål

Trafikutskottet har efterfrågat ett förtydligande av regeringens syn på förhållandet mellan funktionsmålet och hänsynsmålet (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1). Även ett antal myndigheter och Klimatpolitiska rådet har efterfrågat ett förtydligande av regeringens syn på förhållandet mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Regeringen konstaterar att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. Regeringen bedömer att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktions-

målet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

3.4 Resultatredovisning

3.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder, med utgångspunkt i Trafikanalys måluppföljning, följande indikatorer i budgetpropositionen för att beskriva transportsystemet.

Transportpolitikens övergripande mål

- Samhällsekonomisk effektivitet. Härutöver följs aspekterna transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet upp via indikatorer för funktionsmålet och hänsynsmålet, se nedan.

Funktionsmål – tillgänglighet

- Transportsystemets standard och tillförlitlighet.
- Tillgänglighet – persontransporter.
- Användbarhet för alla i transportsystemet.
- Tillgänglighet – godstransporter.
- Transportbranschens villkor.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

- Döda och allvarligt skadade.
- Växthusgasutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Naturmiljö och kulturlandskap.
- Människors hälsa och livsmiljö.

3.4.2 Resultat

Trafikanalys har enligt sin myndighetsinstruktion ett löpande uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. Redovisningen av indikatorer nedan baseras till stor del på Trafikanalys senaste redovisning, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019 (Rapport 2019:6).

Transportpolitikens övergripande mål

Det övergripande transportpolitiska målet lyfter aspekterna samhällsekonomisk effektivitet respektive långsiktig hållbarhet samt betonar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp via indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet, se nedan.

Samhällsekonomisk effektivitet

Regeringen bedömer att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. Transporter skapar tillgänglighet, men ger också upphov till en rad samhällsekonomiska kostnader.

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 direkt eller indirekt kan värderas i monetära termer. Beräkningarna behöver därför kompletteras med bedömningar av effekter som inte värderats monetärt och med känslighetsanalyser.

De samhällsekonomiska nyttorna av 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, som beaktas av den som gör transporten, dels externa, som t.ex. påverkar miljön eller andra trafikanter.

De externa effekterna kan ibland vara svåra att fastställa, eftersom de inte är fullt ut kända och mätbara. Även värderingen av effekterna kan in-

nebära svårigheter och göras med olika utgångspunkter.

Att beräkna den samhällsekonomiska kostnaden för utsläpp av växthusgaser är särskilt svårt eftersom vidden av klimatförändringarnas effekter på samhället är mycket svårbedömda. Effekterna bedöms bli omfattande om inte tillräckliga åtgärder vidtas. I dag används politiskt beslutade nivåer på skatter och avgifter som ett mått på den samhällsekonomiska kostnaden för klimatpåverkan. Sektorsmålet för inrikes transporter är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Ett alternativt mått för att beräkna den samhällsekonomiska kostnaden för klimatpåverkan är att beräkna kostnaden för de åtgärder som krävs för att uppnå detta mål.

Förutsättningarna för en effektiv användning av transportsystemet ökar när användaren kan väga in de samhällsekonomiska kostnaderna i sitt beslut, vilket möjliggörs om kostnaderna internaliseras med t.ex. skatter eller avgifter.

Baserat på kända och kvantifierbara data, och med de mått för värdering av effekterna som används i dag, har Trafikanalys jämfört de samhällsekonomiska kostnader som orsakas av trafiken med de skatter och avgifter som belastar trafiken.

Med dessa utgångspunkter visar Trafikanalys jämförelse att biltrafiken betalar mer än de samhällsekonomiska kostnaderna på landsbygd, framför allt för bensinfordon men även för dieselfordon. I tätorter är situationen den omvända. Skatter och avgifter för persontågstrafik motsvarar i stort sett de samhällsekonomiska kostnaderna. För flyg är uppgifterna mer osäkra, men tillgängliga underlag pekar på att utrikes flygresor inte står för sina samhällsekonomiska kostnader.

Skatter och avgifter för godstransporter på väg motsvarar i huvudsak inte de samhällsekonomiska kostnaderna. Det gäller särskilt transporter av gods med lastbil i tätorter där många människor exponeras för luftföroreningar och buller. Godstrafiken på järnväg står inte heller för de samhällsekonomiska kostnaderna, vilka framför allt utgörs av slitagekostnader på infrastrukturen. Sjöfarten förefaller i stort sett betala sina samhällsekonomiska kostnader även om det förekommer stora variationer.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att nyttorna överväger kostnaderna för de åtgärder

som genomförs, vilket bedöms med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler.

Kalkylerna innehåller även de osäkerheter, t.ex. avseende de samhällsekonomiska kostnaderna för utsläpp av koldioxid. De fångar inte heller upp alla effekter, t.ex. intrång eller påverkan på natur- och kulturmiljöer. Kalkylen är därför 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 om och i så fall hur en åtgärd bidrar till de transportpolitiska målen.

För att ytterligare fördjupa underlagen var regeringens direktiv till Trafikverket att i förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 redogöra för föreslagna åtgärders effekt på bostadsbyggandet, vilket har lett till ett gemensamt arbete mellan berörda kommuner och Trafikverket. För uppföljning av länsplaner se avsnitt om trimnings- och miljöåtgärder.

Funktionsmål – tillgänglighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats jämfört med 2009. Detta grundas i första hand på person- och godstågens tillförlitlighet som har försämrats över tid. Utvecklingen kan till del förklaras av det ökade trafikarbetet på järnväg och på omfattande banarbeten som syftar till att förbättra tillförlitligheten på sikt. Den mycket varma och torra sommaren 2018 har bidragit till förseningsproblematiken.

Punktlighet på järnväg

Persontågens punktlighet sjönk till 87,8 procent under 2018. Det är en försämring jämfört mot de närmst föregående åren då punktligheten legat på cirka 90 procent. Även godstågens punktlighet har sjunkit till drygt 73 procent under 2018. Det är cirka 8 procent sämre jämfört med föregående år.

Det låga punktlighetsutfallet beror dels på omfattande banarbeten som påverkade trafiken på ett sätt som inte stämde överens med planeringen, men även på problem i anläggningen och för tågfordon. Den mycket varma och torra sommaren har bidragit till förseningsproblematik och det har

förekommit ett ovanligt stort antal solkurvor och bränder.

Trafikvolymen på järnväg har i genomsnitt ökat med 2 procent per år sedan 2013. Fler tåg innebär en ökad trängsel på spåren och större konsekvenser när störningar inträffar.

Restidsvariation för persontåg

Restidsvariationen med tåg kan uttryckas som den extra tidsmarginal som behövs för att en viss andel av tågen ska vara i tid. För att 95 procent av tågen skulle vara i tid till slutstation under 2018 krävdes en extra tidsmarginal på 12 minuter utöver tidtabellstiden, det är en försämring jämfört med 2017 på 3 minuter. Kortdistanstågen klarade sig bäst med 7 minuters extra tidsmarginal. Inom 46 minuter efter tidtabell hade 95 procent av alla långdistanståg anlänt. Dessa siffror är samtliga försämringar jämfört med året innan, även om de flesta har varit mer begränsade. Jämfört med nivån 2009 har restidsvariationer för samtliga tågsorter försämrats något.

Totalstopp i vägnätet

Varaktigheten av de totalstopp som sker på det statliga vägnätet har minskat marginellt mellan 2017 och 2018. Jämfört med 2009 har dock det totala antalet stillastående fordonstimmor minskat med 17 procent 2018. Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Väst som svarade för knappt 35 procent av timmarna följt av Region Norr med 20 procent. Fördelningen av totalstoppen över året varierar mellan regionerna. Flest totalstoppstimmor var det under januari, februari, september och framför allt november.

Nöjda kunder

Företag i storstadskommuner och täta kommuner nära en större stad är mer nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt är i riket. Det är också tydligt att kunderna i mycket avlägset belägna landsbygdskommuner är minst nöjda. Även om resultaten per kommungrupp uppvisar en viss variation mellan åren är det svårt att se en tydlig trend över tid. För Sverige som helhet har exempelvis nöjdheten ökat något från 3,14 till 3,16, på en sexgradig skala, mellan 2009 och 2018.

Genomförda investerings- och trimningsåtgärder i nationell plan

Genom Trafikverkets genomförda investeringar och trimningsåtgärder i transportsystemet torde tillgängligheten ha ökat något till följd av satsningar inom ramen för den nationella planen. Bland annat har fem järnvägsinvesteringar och sju väginvesteringar färdigställts och öppnat för trafik. På ostkustbanan förbi Gamla Uppsala och på Svealandsbanan Strängnäs–Härad har dubbelspår byggts ut och ökat järnvägens kapacitet och punktlighet. Nya mötesstationer och upprustning av sträckan Kil–Ställdalen på Bergslagsbanan ger också utökad kapacitet, bättre robusthet och avlastar Västra stambanan. Inom vägnätet har fem nya sträckor med mötesfri väg öppnats och ökat trafiksäkerheten och framkomligheten. Trimningsåtgärder har bl.a. inneburit installation av ITS (intelligenta trafiksystem) som gör det möjligt att varna och informera trafikanter på väg, och på järnväg har mötesspår förlängts och signalåtgärder genomförts så att tågen kan köras tätare. Sammantaget har dessa åtgärder bidragit till att öka bland annat användbarheten, kapaciteten och robustheten i transportsystemet.

Trafikverket planerar att fram till och med 2021 tillgänglighetsanpassa 150 järnvägsstationer och cirka 2 000 busshållplatser. Under 2018 tillgänglighetsanpassades sju järnvägsstationer och 260 busshållplatser. Sammantaget har 100 järnvägsstationer och 1 700 busshållplatser nu åtgärdats. Åtgärderna bidrar till funktionsmålet och specifikt för användbarhet för personer med funktionsnedsättning. För att främja en ökad och säker cykeltrafik byggdes 92 kilometer ny statlig cykelväg under 2018, ett betydelsefullt bidrag till funktionsmålet. Årets investeringar i antal korsningar med planskildhet, 14 stycken för biltrafik samt 23 stycken för gång och cykeltrafik.

Tillgänglighet persontransporter

Tillgängligheten för persontransporter generellt har legat relativt stabilt över tid. Nyckelmåtten för lokal, regional och interregional tillgänglighet visar alla på det. En reservation finns dock med tanke på att flera mått för denna indikator är under utveckling.

Åtgärder under året bidrog till att förbättra förmågan att hantera kundgruppers transportbehov inom väg- och järnvägstrafiken. Användbarheten

i transportsystemet som helhet bedöms vara oförändrad. Förändringarna från år till år är små.

God lokal tillgänglighet

Tillgängligheten via biltrafik bedöms utifrån restiden. Den mäts i antal personer som har mer än en halvtimmens restid och som har fått en restidsförändring till regionala centrum på minst en halv minut. Restiderna till regionala centrum har under 2018 ökat för cirka 117 000 (234 000) personer och minskat för cirka 86 000 (58 000) personer. Förändringarna beror till stor del på förändrade hastighetsgränser. I glesbygder har restiden till närmaste centralort minskat under

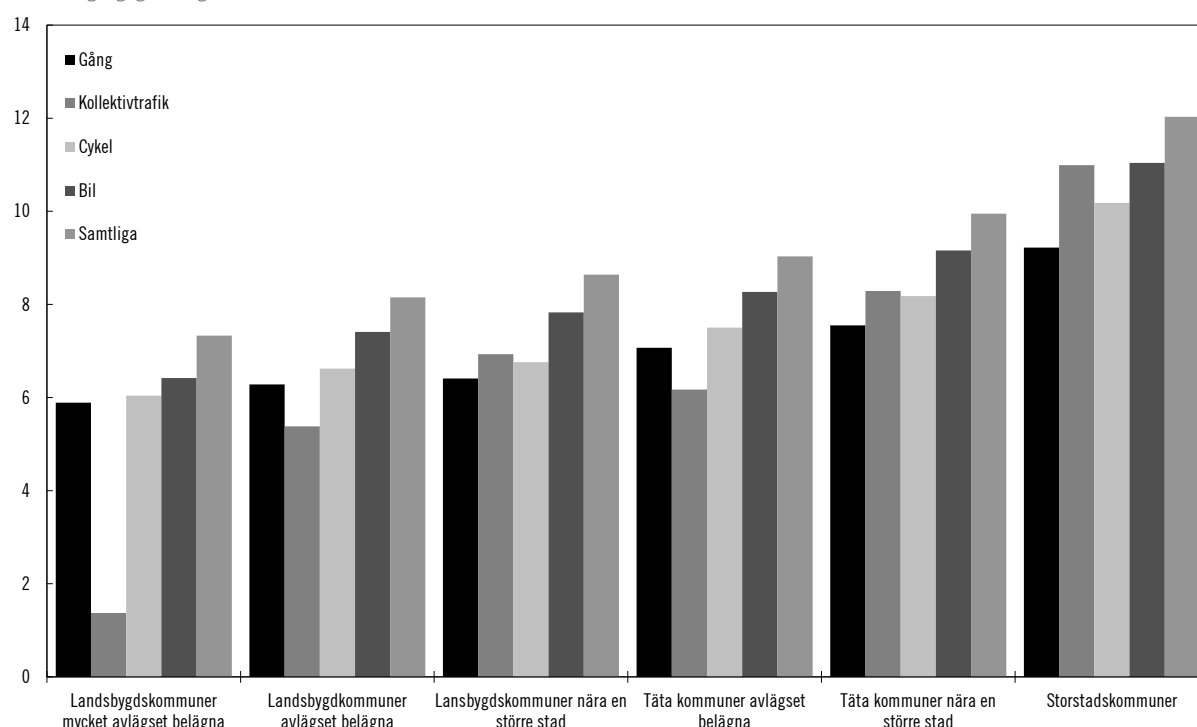
året. Restiderna till storstäder är oförändrade räknat i antal personer som har mer än en timmes restid och som fått en restidsförändring på minst fyra minuter.

Tillgänglighet till arbetsplatser

Trafikanalys har tagit fram målpunkter, restider och reskostnader från Sampers, transportmodellen som används i svenska infrastrukturplaneringsprocesser. Den beräkning som gjorts avser endast ett år varför en historisk jämförelse inte kan göras.

Diagram 3.1 Viktad tillgänglighet för kortväga arbetsresor, per kommungrupp enligt Tillväxtverkets indelning

Viktad tillgänglighet (logsumma)¹



¹ Ett viktad tillgänglighetsmått som förmår spegla komplexa situationer är ett mått som inom transportekonomilitteraturen benämns logsumma. Förenklat kan man säga att logsumma är ett vägt medelvärde av samtliga möjliga färdmedel (transportsystemet) och destinationer (markanvändning) som en zon eller exempelvis en kommun har, eller alternativt uttryckt en sammanvägning av en värdering av den uppoffring som resan innebär och en värdering av att nå ett utbud.

Källa: Trafikanalys (2018c) Egen bearbetning av beräkningar gjorda utifrån Basprognos 2016, nuläge. Sampers version 3.3.6.0.

Av detta framgår tydligt att tillgängligheten generellt sett är högre i befolkningsrika kommuner. Boende i storstadskommuner och tätta kommuner nära en större stad har högst tillgänglighet. Men även landsbygdskommuner nära en större stad har en tillgänglighet som nästan är lika god som de tätta kommunerna.

Tillgänglighet utan transporter

Samhällsvecklingen bedöms ge en förbättrad tillgänglighet utan transporter. Tillgång till bred-

band med olika anslutningshastigheter har ökat, se avsnitt 4.4 nedan.

Tillgängligheten till digital infrastruktur förbättras stadigt, både i tätbebyggda och glesbebyggda områden. Det blir allt vanligare att arbeta hemifrån över internet, men någon förändring i att ersätta resor med distansarbete kan inte ses.

Den statliga väginfrastrukturen är en viktig resurs för fortsatt fiberutbyggnad och för att nå regeringens bredbandsmål. Trafikverket har beslutat att utöka möjligheterna att förlägga fiber-

ledningarna i vägområdet. Att kunna lägga fiber även vid mindre vägar är en viktig förutsättning för att bygga ut bredband på landsbygden, se avsnitt 4.4 nedan.

Det krävs tillstånd när ledningar ska grävas ner i anslutning till de statliga vägarna och Trafikverkets handläggningstider har varit långa, under 2018 har handläggningstiderna dock minskat avsevärt. Under året fick Trafikverket 9 096 ansökningar om tillstånd att lägga ledningar i vägnätet. Av ansökningarna handlar 75 procent om förläggning av optokabel. Från 2014 fram till 2017 har antalet ansökningar ökat konstant för att under 2018 avta något. Det ökade antalet ansökningar, och även deras varierande kvalitet, gjorde att handläggningstiderna ökade.

För att korta handläggningstiden har Trafikverket anställt fler handläggare. En del av handläggningen, som inte avser myndighetsutövning, har lagts ut på externa konsulter.

Trafikverket har sett över och förändrat arbetsätten för att både handläggare och specialister ska arbeta mer enhetligt och effektivt. Detta har medfört att handläggningstiden mer än halverats, från fyra månader vid årets början till tre veckor vid årets slut (Trafikverkets årsredovisning 2018).

Andelen av befolkningen 16 år och uppåt som använder internet för att arbeta från hemmet och där utöva sitt yrke minst varje vecka var 42 procent 2018 (Internetstiftelsen 2018b). Det är ingen signifikant förändring sedan 2017, men en stor förändring sedan 2009 då andelen var 17 procent. Det finns en liten, men dock inte signifikant skillnad mellan könen. Däremot finns det en skillnad mellan stad och landsbygd. Det är betydligt vanligare att arbeta hemifrån i stad, där nästan hälften gör det (46 procent), medan endast en tredjedel gör det i landsbygd (32 procent). Benägenheten att arbeta hemifrån varierar något mellan åldersgrupperna, men inte på ett signifikant sätt. Tillgången till uppkoppling har möjliggjort en ökad distanshandel. E-handeln ökade med 15 procent under 2018 (PostNord 2019). Det innebär att e-handeln i Sverige omsätter 77 miljarder kronor, och motsvarar tio procent av den totala detaljhandeln i Sverige. Sedan 2009 är ökningen 250 procent. År 2018 var det första året som sällanköps-handeln i butik minskade till förmån för e-handeln, med 13 procent. Starkast tillväxt under helåret visade livsmedelsbranschen följt av möbler och heminredning samt sporthandeln.

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. Från 2013 till 2018 har antalet kommuner som uppfyller alla åtta kriterierna för god eller acceptabel tillgång ökat från 188 till 198. Under 2018 hade därmed 69 procent av kommunerna god eller acceptabel tillgänglighet. Dock minskade antalet kommuner som uppfyllde alla åtta kriterierna för god tillgänglighet 2018 till 98 kommuner från 103 kommuner 2017. Under 2018 var det 17 kommuner som inte nådde upp till kraven för god tillgång i något av kriterierna, jämfört med 16 kommuner året innan, en återgång till läget för 2016. Antalet kommuner som inte nådde upp till kraven som ställs för god tillgänglighet i något av kriterierna har dock minskat från 2013, då antalet kommuner som inte uppnådde god eller acceptabel tillgänglighet uppgick till 4.

Sammantaget har antalet kriterier som uppfylls med god eller acceptabel tillgänglighet ökat med 2 procent mellan 2013 och 2018.

Internationell tillgänglighet

Internationell tillgänglighet analyseras av Transportstyrelsen som bl.a. beräknar åtkomlighet och tillgänglighet med flyg. Beräkningen görs mellan 37 svenska städer och 15 länder i Europa. Under 2018 har 6 flygplatser fått förbättrad internationell åtkomlighet med flyg jämfört med 2017. Jämfört med 2017 har samtidigt 21 flygplatser fått en försämrad tillgänglighet under 2018. Tillgängligheten för 16 flygplatser har förbättrats. Samtidigt har 10 flygplatser fått en försämrad tillgänglighet jämfört med 2017. I de flesta fall var förändringarna små.

Användbarhet för alla i transportsystemet

Många mått utvecklas i positiv riktning. Samtidigt är det några nyckelmått som pekar åt fel håll. Det gäller kvinnors inflytande i beslutsprocessen och den objektiva tryggheten.

Den 17 april 2017 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster. Direktivet syftar till att bidra till en väl fungerande inre marknad genom att tillnärma medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för vissa produkter och tjänster, bland annat vad gäller biljett- och check-in-automater samt informationstjänster i anslutning till vissa transporttjänster.

Som beskrivs nedan har Trafikanalys haft i uppdrag att kartlägga hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, vilket kan komma att resultera i att Trafikanalys ser över hur uppföljningen av de transportpolitiska målen görs i detta avseende. Trafikanalys är för det fortsatta arbetet beroende av underlag från branschens aktörer, underlag som på ett mer heltäckande sätt speglar tillgängligheten till transportsystemet för personer med olika fysiska, psykiska och kognitiva funktionsnedsättningar.

Användbarhet för personer med funktionsnedsättning

För uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet har i princip två nyckeltal använts genomgående: tillgängligheten på fordon respektive tillgängligheten vid busshållplatser och järnvägsstationer. Andelen anpassade bussar i databasen FRIDA, exklusive Stockholms läns landsting, är stabil under 2014–2018, cirka 75 procent. Andelen anpassade fartyg har ökat något från en blygsam nivå, från 14 procent 2014 till 21 procent 2018. Andelen anpassade spårvagnar är däremot mer stabil, cirka 58–59 procent under 2014–2018. Utvecklingen för tågfordon har varit stabil i FRIDA under 2014–2017, cirka 95 procent, men sjönk till 82 procent 2018. Fallet hänför sig till Västra Götalands län. Västtrafik har i korrespondens uppgett att utvecklingen beror på nya plattformar som har gjort att de befintliga ramperna på tågen inte längre kan anses tillgänglighetsanpassade. Databasen FRIDA är ett verksamhetssystem inom kollektivtrafiken med fokus på uppföljning av ställda krav bl.a. inom områdena kvalitet, miljö, tillgänglighet och säkerhet.

I regleringsbrevet för 2018 uppdrog regeringen åt Trafikanalys att kartlägga hinder i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning (N2017/07846/SUBT). Bakgrunden till uppdraget var riksdagens beslut i november 2017 om ett nytt nationellt mål för funktionshinderspolitiken

och en ny inriktning för dess genomförande (prop. 2016/17:188, bet. 2017/18:SoU5, rskr. 2017/18:86). I rapporten anges att det finns allvarliga kvalitetsbrister i båda nyckeltalen. Dessa brister beror framför allt på bristande systematik i nationella sammanställningar av regionala underlag.

Trots brist på tillförlitliga nationella lägesbilder pekar underlaget enligt Trafikanalys sammantaget på att den fysiska tillgängligheten i infrastruktur, vid bytespunkter och på fordon har förbättrats över tid. Samtidigt finns det indikationer på att tillgängligheten i andra avseenden inte utvecklas, eller till och med försämras, inte minst vad gäller informationssamordning.

I enkäten om tillgänglighet i kollektivtrafik och färdtjänst som Myndigheten för delaktighet har genomfört, framkommer att nästan två tredjedelar av de tillfrågade upplever hinder när de vill resa med kollektivtrafik i sin närmiljö. Nästan lika många upplever hinder vid längre resor med buss och tåg. Kvinnor upplever hinder i större utsträckning än män.

Användbarhet för kvinnor respektive män

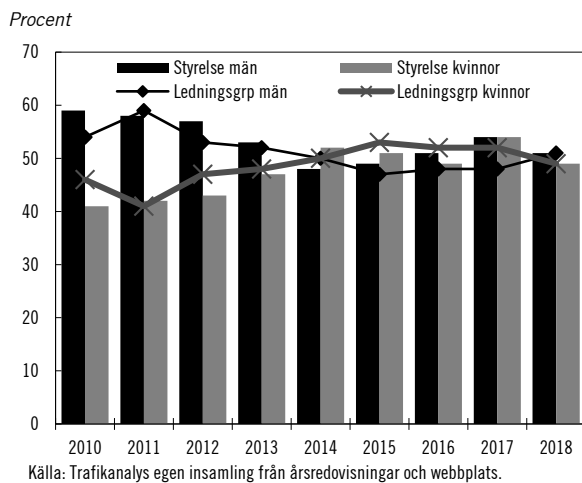
Ett nyckelmått för att beskriva användbarheten för alla i transportsystemet utgörs av ”Mäns och kvinnors resmönster”. I tidigare uppföljningar av de transportpolitiska målen har det framkommit att det finns skillnader i mäns och kvinnors resmönster. Sammantaget har uppföljningarna visat att män kör mer bil än kvinnor, men skillnaderna minskar. Kvinnor reser troligen något mer med kollektivtrafik, men skillnaderna mellan mäns och kvinnors resor med kollektivtrafik är inte statistiskt säkerställda. Analysen av mäns och kvinnors olika resmönster har baserats på resultat från den nationella resvaneundersökningen. Tidigare samlade Trafikanalys in data i nationella resvaneundersökningar för åren 2011–2016. Undersökningen genomfördes med hjälp av telefonintervjuer. Resvaneundersökningen har varit pausad för att vidareutvecklas. Det innebär att det saknas nya resultat om mäns och kvinnors olika resmönster i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2019. Från och med januari 2019 har datainsamlingen för en nationell resvaneundersökning återupptagits. Det sker dock i ett nytt format som förmodligen kommer att påverka jämförbarheten gentemot tidigare undersökningar.

Ett annat nyckeltal är att se till mäns och kvinnors inflytande i beslutsprocesser. Det har fram-

kommit att det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster, vilket gör det viktigt att fånga upp både mäns och kvinnors erfarenheter i de beslutsprocesser som styr transportsystemets utveckling. I transportsystemets beslutande församlingar bör en jämn representation av män och kvinnor eftersträvas, dels för att tjäna som förebild i meningen att visa att det finns möjlighet för både kvinnor och män att göra yrkeskarriär inom transportsektorn, dels för att bidra till att verksamheten är jämställd.

En jämn representation är dock inte tillräckligt för att bidra till jämställdhetsintegreringen. För det krävs dessutom att man försäkras sig om att både mäns och kvinnors erfarenheter vägs in i alla transportsektorns beslutsled.

Diagram 3.2 Andel män och kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn

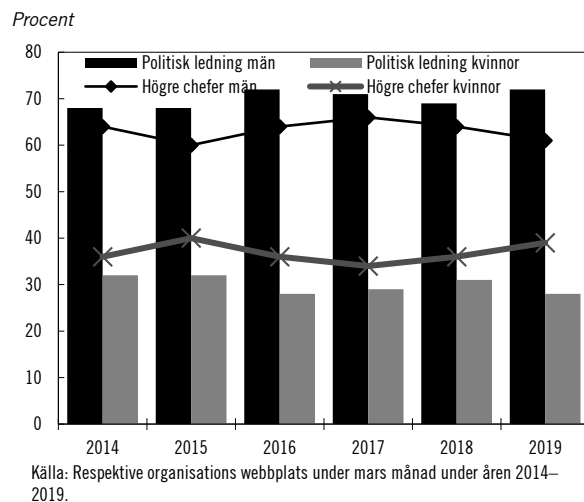


Den genomsnittliga andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser ligger sedan 2013 på ungefär 50 procent.

Utformningen av transportsystemet beror i stor utsträckning på beslut som fattas på regional och lokal nivå. Därför behöver representationen av män och kvinnor som deltar och fattar beslut på dessa nivåer undersökas.

Ansvar för de regionala kollektivtrafiksystemen finns sedan 2012 hos de länsvis organiserade regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Andelen män uppgår till 60 procent och andelen kvinnor till 40 procent i såväl politisk ledning som i förvaltningsledning. Utvecklingen till mars 2019 visar att andelen kvinnor minskar.

Diagram 3.3 Andel män och kvinnor bland beslutsfattare i kommuner gällande frågor om infrastrukturplanering, väg-hållning och kollektivtrafik.



Utvecklingen för beslutande församlingar i den offentliga delen av transportsektorn visar att kvinnor och män numera har ungefär samma andel på nationell nivå, men att andelen kvinnor på regional och lokal nivå är låg, under 40 procent. När det gäller regional och lokal nivå finns det ingen trend som pekar mot en ökande representation för kvinnor.

Trygghet i transportsystemet

Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning (NTU) visar att andelen våldsbrott som sker i allmänna kommunikationer har ökat de senaste åren för både män och kvinnor.

Antalet personer som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafiken var 2009 nästan 85 000. Motsvarande siffra för 2016 var drygt 248 000 personer. För närvarande genomförs metodmässiga förändringar av NTU, vilket har fått till följd att andelen våldsbrott på allmänna kommunikationer inte har uppdaterats sedan 2017.

Samtidigt har också andelen personer (16–84 år) som upplever otrygghet i kollektivtrafiken ökat de senaste åren. De senaste tre åren har den upplevda otryggheten varit stabil på en nivå som är högre än tidigare. Den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken en sen kväll har ökat med ungefär 6 procentenheter 2018 jämfört med 2012. Ökningen är störst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 17 procentenheter, upplever otrygghet i kollektivtrafiken en sen kväll jämfört med männen. År 2018 upplevde 36 procent av kvinnorna otrygghet i kollektivtrafiken, jämfört med 30 procent 2012. Av männen var det 19 procent som upplevde otrygghet i kollektivtrafiken 2018, jämfört med 14 procent 2012.

Även den upplevda otryggheten mätt som andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året valt att ta en annan väg eller ett annat färd sätt på grund av oro för att utsättas för brott har ökat. Andelen har ökat från åren 2014–2015 till åren 2016–2017, främst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 16 procenten heter, anger att de valt att ta en annan väg eller ett annat färd sätt på grund av oro för att utsättas för brott. För 2016–2017 uppger omkring 23 procent av kvinnorna otrygghet i kollektivtrafiken, jämfört med omkring 17 procent 2014–2015. Av männen var det omkring 7 procent som upplevde otrygghet i kollektivtrafiken, jämfört med omkring 5 procent 2014–2015.

Transporternas ekonomiska överkomlighet

Transporternas ekonomiska överkomlighet bedöms sammantaget ha försämrats jämfört med 2009, som en följd av att den samhällsorganiserade kollektivtrafiken har blivit dyrare.

Priset för transporter har sammantaget ökat med 4 procent (justerat för inflation) mellan 2009 och 2018. Prisförändringen varierar stort mellan olika trafikslag. Priset för resor med regional linjetrafik har ökat med 25 procent, priset för järnvägsresor har ökat med 10 procent liksom priset för taxiresor. Däremot har priset för resor med långfärdsbuss minskat med 23 procent, priset för inrikes flyg med 17 procent och priset för in- och utrikes båtresor med 20 procent.

Priset för resor med regional linjetrafik varierar kraftigt i landet, liksom utbud av biljettyper. Priset för en enkelbiljett i en zon (fullt pris) varierar mellan 20 kronor i Örebro län och Gotlands län och 44 kronor i Stockholms län. Priset för ett länsomfattande 30-dagars periodkort varierar mellan 750 kronor för Gotlands län och 2 750 kronor för Norrbottens län.

Priset per påstigning i riket var 13,38 kronor 2017, vilket är en ökning med 16 procent sedan 2009. Variationen i landet är dock stor. Priset är lägst i Västra Götalands län (10,39 kronor per påstigning) och högst i Kalmar län (41,38 kronor per påstigning). Priset per rest kilometer var i riket 1,33 kronor per kilometer 2017, vilket är en ökning med 16 procent sedan 2009. Högst pris per rest kilometer betalar resenärer i Norrbottens län (1,72 kr/km) och lägst pris per kilometer betalar resenärer i Dalarnas län (0,43 kr/km). I 11 av 21 län har priset per rest kilometer minskat sedan 2009.

Priset för låginblandad 95-oktanig bensin har sedan 2009 ökat med 16 procent för låginblandad diesel med 23 procent och för etanol (E85) med 2 procent. Tidigare redovisades milkostnaden (samtliga kapital- och rörliga kostnader) för resor med egen bensin- och dieselbil i mellanklassen, men det saknas underlag för att fortsatt redovisa dessa siffror.

Tillgänglighet godstransporter

Godstransporternas tillgänglighet bedöms vara lägre 2018 jämfört med när målen antogs 2009, men ett trendbrott kan eventuellt skyntas. Sverige rangordnades 2018 som nummer två enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. Enbart Tysklands transportsystem rankas högre. I den föregående mätningen 2016 rankades Sverige som nummer tre. I konkurrenskraftsindexet, The Global Competitiveness Index (GCI), som beskriver hur näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna, bedömdes Sverige 2018 sammantaget vara på en nionde plats av 140 länder. Infrastrukturens kvalitet i Sverige rangordnades i detta index på plats 17 av 140 länder, vilket är en förbättring jämfört med 2018 då Sverige rankades på plats 19. I rankingen bedöms kvaliteten på vägar, järnvägar, flyg och hamnar. Över tid har näringslivets bedömning av kvaliteten sjunkit för samtliga dessa index. Mellan 2016 och 2017 märktes en klar förbättring när det gäller vägar, järnvägar och flyg. Under 2018 har näringslivets bedömning av vägnas kvalitet fortsatt förbättrats något, medan bedömningen avseende flyg är oförändrad och har försämrats något avseende järnväg. När det gäller näringslivets bedömning av kvaliteten på hamnar i Sverige visar indexet att denna är oförändrad jämfört med 2018.

Sammantaget visar dessa två index att svensk infrastruktur för godstransporter fungerar relativt väl, men att det finns utrymme för förbättringar. Regeringen beslutade under 2018 om Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (N2018/03939/TS), som syftar till att bidra till att de transportpolitiska målen nås, att stärka näringslivets konkurrenskraft och till att främja en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.

Transportbranschens villkor

Regeringen bedömer att indikatorn om transportbranschens villkor varken har utvecklats i positiv eller negativ riktning.

Regeringen vill att allt fler godstransporter ska flytta över från lastbil till sjöfart och tåg. Inom ramen för den nationella godstransportstrategin har Trafikverket tillsatt en nationell samordnare för sjöfart. Samordnaren, som har uppdraget i sex år, ska främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg.

Under året har nya direktiv för minimikrav på utbildning för sjöfolk (EU 2019/1159) respektive rutiner för avlämning av avfall i hamn (EU 2019/883 samt en förordning om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart (EU 2019/1239) förhandlats fram i EU:s rådsarbetsgrupp för sjöfart.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att se till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt och att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett system med tonnageskatt (bet. 2013/14:TU20 punkt 9, rskr. 2013/14:374). Dessutom har riksdagen tillkännagett för regeringen att den bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet (bet. 2015/16:TU17 punkt 3, rskr. 2015/16:296).

Regeringen beslutade den 19 maj 2016 propositionen Ett svenskt tonnagebeskattningssystem (prop. 2015/16:127). Efter riksdagens beslut (bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6) började de nya reglerna för tonnagebeskattning att gälla den 20 oktober 2016. Införandet syftar till att öka andelen svenskgömda fartyg i den svenska handelsflottan. Tonnagebeskattningssystemet är frivilligt och innebär att det skattepliktiga resultatet av kvalificerad rederiverksamhet bestäms schablonmässigt utifrån fartygens netto-dräktighet, dvs. oberoende av inkomster och utgifter. Regeringen beslutade den 31 maj 2018 om ändring i förordningen (2012:259) om miljö-sanktionsavgifter och om ändring i svavelförordningen (2014:509). Förordningsändringarna, som trädde i kraft den 3 september 2018, innebär bl.a. att det införs en miljö-sanktionsavgift för överträdelse av vissa förbud om marint bränsle i sva-

velförordningen. Av bestämmelser i förordningen om miljö-sanktionsavgifter följer, att om en avgift har tagits ut för en överträdelse, ska en ny avgift som är dubbelt så hög tas ut vid fortsatta eller upprepade överträdelser. Enligt miljöbalken och förordningen får den nya avgiften inte vara högre än 1 000 000 kronor. En miljö-sanktionsavgift kan tas ut för överträdelser i svenskt inre vatten, Östersjöområdet, Nordsjöområdet och Nordamerikaområdena samt inom Europeiska unionen för fartyg i hamn, om svavelhalten är över 0,10 viktprocent.

Regeringen fastställde den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF). Den nationella planen innehåller åtgärder som syftar till att sjöfartstransporter kan bindas samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter.

Dessutom har riksdagen godkänt vad trafikutskottet anfört om utskottets uppföljning av sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft (bet. 2014/15:TU11, rskr. 2014/15:194). Trafikutskottet anför i det aktuella betänkandet bl.a. att utskottet förutsätter att regeringen kommer att bedriva ett aktivt och skyndsamt arbete för att förbättra de områden som uppmärksammas i uppföljningen som särskilt betydelsefulla för att förbättra sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Från och med 2015 får Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet en årlig förstärkning på 1,4 miljoner kronor i syfte att få fram fler praktikplatser på fartyg till sjöfartsstudenter. Den 27 augusti 2015 beslutade regeringen En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö (N2015/06135/MRT). Den syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Regeringen beslutade vidare den 19 maj 2016 propositionen Ett svenskt tonnagebeskattningssystem (prop. 2015/16:127). Efter riksdagens beslut (bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6) trädde de nya reglerna för tonnagebeskattning i kraft den 20 oktober 2016. Regeringen beslutade den 8 juni 2017 propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205). Efter riksdagens beslut (bet. 2017/18:TU3, rskr. 2017/18:25) trädde de nya reglerna i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. och sjölagen (1994:1009) i kraft den 1 februari 2018. Vissa

lagändringar syftar till att underlätta för sjöfartsnäringen, men även för privatpersoner. Registreringen av mindre skepp förenklas genom att storleksmått för indelningen av fartyg i skepp och båtar ändrats. Vidare har en möjlighet till villkorad registrering i fartygsregistret införts i syfte att underlätta överföringen av skepp som förvärvats i utlandet. Regeringen anser med detta att tillkännagivandena är slutbehandlade.

Under 2018 gick NextJet AB i konkurs och flera orter i främst norra Sverige blev under en period utan flygförbindelser. Även Storbritanniens planerade utträde ur EU (brexit) har påverkat de svenska luftfartsaktörerna då exempelvis inhyrning av flygplan registrerade i Storbritannien försvårats.

Järnvägsmarknaden

Under 2017 bedrev 15 aktörer, varav två med licens i andra länder, persontrafik på järnvägsnätet i Sverige. Det är en minskning jämfört med föregående år som förklaras av operatörbyten inom den upphandlade trafiken. Persontrafiken bedrivs inom två segment, dels som kommersiell trafik och dessutom som trafik som bedrivs på uppdrag av en kollektivtrafikmyndighet. Företagen uppvisar generellt sett en relativt god lönsamhet. Under 2017 bedrev tolv företag, varav två med licens i andra länder, godstrafik på järnvägsnätet i Sverige. Det är ett företag mindre än året innan, då ett företag försattes i konkurs i slutet av 2016. Gods-transportmarknaden är differentierad och hårt utsatt för konkurrens. Lönsamheten bland företagen är generellt sett låg.

Yrkestrafik på väg

På vägområdet har antalet innehavare av C- och D-körkort, som är ett nyckelmått i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen, visserligen minskat, men det täcker väl branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft. Det som är ett potentiellt problem ur kompetensförsörjningssynpunkt är att det utöver körkort med C- eller D-behörighet krävs ett bevis om yrkesförarkompetens (YKB) för att köra tunga fordon yrkesmässigt.

Branschen uttrycker själv en oro för att kunna täcka framtida behov av nyrekryteringar. Framtida pensionsavgångar är förhållandevis höga inom flera yrkeskategorier, framför allt för bussförare. Regeringen bedömer att det generellt sett finns tillräcklig utbildningskapacitet, men att mängden sökande inte är tillräckligt stor.

Om yrkestrafiken skulle utveckla yrkesroller och på det sättet locka fler kvinnor skulle det mer eller mindre fördubbla rekryteringsbasen.

I slutet av 2017 fanns det 16 919 företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg. Av företagen bedrivs 46 procent som enmansföretag och 36 procent har en till fyra anställda. Enbart 0,5 procent av företagen har fler än 100 anställda. Eftersom lastbilstransporter utgör ett led i en längre värdekedja är utvecklingen beroende av utvecklingen i de underliggande marknaderna och därmed också av konjunkturen. Detta speglas i de ekonomiska nyckeltalen som håller sig på blygsamma nivåer i svallvågorna av finanskrisen, för att sedan återhämta sig i takt med att ekonomin tilltar. Omsättningen uppgick under 2017 bland aktiebolag till 143 miljarder kronor. Det är 2,5 procent högre än året innan och 13 procent högre än fem år tidigare. Medianen för rörelsemarginalen uppgick 2017 till fyra procent. Studeras utvecklingen över tid framgår att lönsamheten minskat mellan 2015 och 2017, efter att ha ökat mellan 2013 och 2015.

Bussbranschen går att dela in i linjetrafik samt charter- och fjärrtrafik. Under 2017 fanns 899 verksamma företag, varav 272 bedrev linjetrafik och 627 bedrev charter- och fjärrtrafik. Det är 24 företag fler än året innan, men 36 företag färre än för fem år sedan. Den nedåtgående utvecklingen är framför allt en följd av färre linjetrafikföretag, men även charter- och fjärrtrafikföretagen har minskat över tid. Det minskade antalet företag följer bland annat av svårigheterna med att möta konkurrensen från den långväga tågtrafiken. Samtidigt som företagen blivit färre ser vi en förskjutning mot större företagsenheter. Den totala omsättningen uppgick 2017 till 34,9 miljarder kronor, vilket är sex procent högre än året innan och 21 procent högre än fem år tidigare. Om fördelningen mellan företagen studeras ser man att 25 procent hade en omsättning lägre än 500 000 kronor och 75 procent en omsättning lägre än 14 miljoner kronor. Rörelsemarginalen uppgick 2017 till 4,1 procent för bussföretagen.

I slutet av 2017 fanns 7 223 taxiföretag. Sett över tid är det en ökning med tre procent sedan ett år tillbaka och fem procent sedan fem år tillbaka. Taximarknaden karaktäriseras av sin småskalighet. Av företagen har 67 procent ett fordon, 17 procent har två fordon och enbart en procent har 20 fordon eller fler. Den totala omsättningen uppgick i branschen 2017 till 18,6 miljarder kronor, vilket är åtta procent mer än året innan

och 25 procent mer än fem år tidigare. Även om förändringarna är små har rörelsemarginalen förbättrats över en femårsperiod.

Riksdagen har tillkännaggett för regeringen vad utskottet anfört om att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18 punkt 1, rskr. 2013/14:375). Regeringen beslutade den 23 juli 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att bl.a. utreda och eventuellt lämna förslag på en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon utan möjlighet till dispens (dir. 2015:81). Utredningen avslutade sitt arbete den 30 november 2016 i och med överlämnandet av betänkandet Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (SOU 2016:86). Regeringen beslutade den 12 april 2018 om propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239). I propositionen föreslogs att en ny kategori av taxitrafik införs och regeringen anför i propositionen att det på så sätt finns förutsättningar för att genomföra de förändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) som krävs med anledning av riksdagens tillkännagivande. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU17, rskr. 2017/18:384). Den 11 april 2019 beslutade regeringen om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238) som innebär att det från den 1 januari 2021 inte längre kommer vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd att få undantag från kravet på taxameter. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har tillkännaggett för regeringen att den bör se över det nuvarande beställaransvaret (bet. 2014/15:TU2 punkt 3, rskr. 2014/15:24). Regeringen fattade den 22 mars 2018 beslut om propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) med förslag till ändringar i reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Förslagen innebär att beställaransvaret skärps. Förslagen syftar till att öka regel efterlevnaden på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet och därigenom skapa ordning och reda på vägarna. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2017/18:TU14, rskr. 2017/18:314). Vidare beslutade regeringen den 24 maj 2018 om ändring av förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) för att införa motsvarande regler för internationell trafik och för cabotagetrafik. De skärpta reglerna om beställaransvar trädde i kraft den 1

juli 2018. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksdagen har tillkännaggett för regeringen att den behöver påskynda arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken (bet. 2013/14:TU14 punkt 8, rskr. 2013/14:217 och rskr. 2013/14:218). Den 18 februari 2016 uppdrog regeringen åt Trafikanalys att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys redovisade uppdraget den 3 oktober 2016 i rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser (Trafikanalys 2016:16). Den 5 juli 2018 uppdrog regeringen åt Trafikverket att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar förväntas utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. Av uppdraget framgår även att Trafikverket i samband med planering av ny- och ombyggnationer eller i samband med trimningsåtgärder i vägnätet ska planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av trygga och säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Vidare ingår i uppdraget att Trafikverket ska se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Uppdraget sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och Trafikverket kommer att årligen redovisa till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) hur utvecklingen fortskrider. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Två av de indikatorer som regeringen har valt för att beskriva hänsynsmålet, *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en positiv utveckling sedan 2009. Båda har dock det gemensamt att den positiva utvecklingen inte går i en sådan takt att det är sannolikt att uppsatta delmål nås på utsatt tid. För 2018 har utvecklingen dess-

utom gått åt fel håll jämfört med föregående år vad gäller omkomna och allvarligt skadade. Vad gäller växthusgasutsläpp saknas tillförlitlig officiell statistik för 2018. Övriga nyckeltal som används för att bedöma hänsynsmålet visar inte någon tydlig utvecklingsriktning sedan målen antogs. Av indikatorerna som används visar *Tillgänglighet utan transporter* en gynnsam utveckling.

Döda och allvarligt skadade

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

Inom vägtransportområdet är regeringens etappmål för perioden 2007–2020 att antalet omkomna i trafikolyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020 i trafikolyckor. Under 2018 omkom 324 personer (249 män och 75 kvinnor) i vägtrafikolyckor mot 253 personer under 2017. Det är en ökning med 28 procent jämfört med 2017 då det lägsta uppmätta antalet omkomna i vägtrafiken sedan andra världskriget uppmättes. Förutom de som omkommer i trafikolyckor, skadas personer allvarligt. Vidare dör människor i förtid av luftföroreningar och buller från trafiken, se avsnittet om Människors hälsa och livsmiljö. Av dem som omkom i vägtrafikolyckor 2018 var 16 barn (0–17 år) varav sju pojkar och nio flickor, vilket motsvarar fem procent av samtliga omkomna. Under den senaste tioårsperioden har antalet barn som har omkommit i vägtrafiken mer än halverats. Bland de omkomna i vägtrafiken 2018 var den största trafikantgruppen personbilar (197 omkomna, varav 142 män och 55 kvinnor), följt av motorcyklister (47 omkomna, varav 46 män och en kvinna), fotgängare (34 omkomna, varav 21 män och 13 kvinnor) och cyklister (23 omkomna, varav 19 män och fyra kvinnor).

Ökningen av antalet omkomna i vägtrafiken jämfört med året före visar att det finns fortsatta utmaningar. Endast 45 procent av trafiken höll hastigheten på det statliga vägnätet under 2018, och av alla dödsolyckor bedöms cirka en tredjedel vara alkohol- eller drogrelaterade. Nästan hela ökningen av antalet omkomna har skett bland omkomna i personbil. Mötes- och korsningsrelaterade olyckor har ökat kraftigt. Bland omkomna motorcyklister syns också en ökning,

vilket kan bero på att sommarens varma och soliga väder ledde till ökad motorcykeltrafik. Hela ökningen av antalet omkomna har skett på det statliga vägnätet. Det är nu mycket osäkert om etappmålet kommer att kunna uppnås. Mäns andel av dem som omkommer i vägtrafiken är 77 procent och under de senaste 30 åren har denna andel ökat med sju procentenheter. Männen är överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Det systematiska arbete som bedrivits för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, har i något större utsträckning bidragit till färre omkomna kvinnor än omkomna män. Det beror sannolikt på att kvinnor generellt sett följer trafikregler mer och betar sig mindre riskfyllt i trafiken jämfört med män. Trafiksäkerhetsåtgärder, såsom säkerhetssystem i fordon och säkrare infrastruktur, har störst effekt för dem som följer regler, t.ex. hastighetsbegränsningar. Inom ramen för nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 finns ett antal namngivna investeringsobjekt men också mindre investeringar som förväntas bidra till att minska antalet omkomna inom väg- och järnvägstrafiken. Inom vägtransportområdet innebär åtgärderna i nationell plan ett väsentligt bidrag till trafiksäkerhetsmålen, men samverkan med andra aktörer är också avgörande för att nå målen. Under 2018 genomförde Trafikverket åtgärder på det statliga vägnätet i form av hastighetsreducerande åtgärder och mötesseparerade vägar som beräknas minska antalet omkomna med fyra personer per år.

Inom yrkessjöfarten omkom två personer under 2018. De omkomna är inte sjömän, men har omkommit i samband med olyckor när de utfört sitt arbete. En dödsolycka inträffade på ett svensktregistrerat fartyg som befann sig utomlands och en dödsolycka inträffade i Sverige. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten under 2018 var 24 personer, att jämföra med 31 personer året före. Inom fritidssjöfarten omkom 13 personer (samtliga män) under 2018, att jämföra med 21 personer året före. Flera förklaringar finns till att färre omkom i fritidsbåtsolyckor 2018. En är att båtsäsongen kom igång sent efter den kalla vintern. En annan förklaring är det varma vädret, som kom tidigt på våren och värmdde upp vattnet. Varmt väder medför att fler är ute till sjöss, fler som kan se och upptäcka om någon är i fara, larva eller ingripa. Dessutom är chansen att överleva större när vattnet är varmare.

Sedan 2011 har tre barn omkommit i fritidsbåtsolyckor. För allvarligt skadade inom fritidssjöfarten finns i dagsläget ingen rapportering, men en sådan är under utveckling.

Tabell 3.3 Antal omkomna i de olika trafikslagen

År	Vägtrafik (exkl. suicid ¹)		Bantrafik (inkl. suicid)			Fritidssjöfart			Luftfart
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Okänt	Män	Kvinnor	Okänt	
2006	333	112	0	0	93	33	2		
2007	344	127	0	0	110	33	2		
2008	286	111	0	0	98	41	2		
2009	266	92	51	40	0			34	
2010	199	67	95	29	0			29	
2011	241	78	64	30	0	36	3		
2012	218	67	86	31	0	20	1		
2013	195	65	74	43	0	30	6		
2014	191	79	75	35	0	21	0		
2015	201	58	91	27	0	30	0		
2016	205	65	64	25	0	27	1		
2017	196	57	46	22	11	21	0		
2018	249	75	69	28	0	13	0	0	

¹ För 2009 ingår suicid i statistiken.

För vägtrafikolyckor (exkl. suicid) har officiell statistik använts. Fr.o.m. 2010 har suicid exkluderats från statistiken för att harmonisera med internationella definitioner. Källa: Olika källor för resp. trafikslag. Dödade och svårt skadade från Trafikanalys 2018.

Antalet omkomna inom bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) uppgick under 2018 till 98 personer, varav 16 i olyckor och 82 genom självmord. Antalet omkomna i bantrafiken ökade avsevärt under 2018 jämfört med året före. Ökningen utgjordes av fler omkomna till följd av självmord, medan antalet omkomna till följd av olyckor var lågt i jämförelse med tidigare år. Av de 16 omkomna i olyckor var 11 män och 2 kvinnor (kön på de två återstående är inte känt). Antalet självmord tenderar av oklar anledning att variera över åren. Över tid står självmord för tre fjärdedelar av alla som omkommer i bantrafik. Av de omkomna dog samtliga i olyckor inom järnvägen. Män dominerar bland både de skadade och omkomna i bantrafiken. Under perioden 2009–2018 var i genomsnitt 70 procent av dem som omkom män. Av dessa dog 76 procent i olyckor och 68 procent i självmord. Ambitionen att, genom förebyggande arbete, spara fem liv uppnåddes. När det gäller påverkan på utfallet saknas tydligt resultat, vilket kan bero på att det tar tid innan effekten av en åtgärd blir synlig i statistiken. Inom bantrafiken är de allvarligt skadade färre än de omkomna, då en kollision ofta är så våldsam att den blir dödlig. Nära hälften av de olyckor som resulterar i allvarligt skadade inom bantra-

fiken sker i en trafikmiljö där spårtrafik och vägtrafik samsas längs långa sträckor. Inom järnvägs-transportområdet fortsätter arbetet med att förhindra personpåkörningar. Främst är det stängsling, ibland kombinerad med kameraövervakning, som förväntas bidra till räddade liv. Trafikverket bedömer att myndighetens åtgärder inom järnvägsområdet under 2018 leder till att antalet omkomna inom järnvägen minskar med fem personer per år. Exempel på åtgärder som genomförts är stängsling, kameraövervakning i utsatta områden, planskildhet, mötesseparering och uppsättning av automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK).

Olyckstalen inom luftfarten är mycket små, men varierar en del mellan åren. Sedan 2006 har antalet omkomna legat mellan en och tolv personer per år. Under 2018 omkom två personer inom luftfarten, dock ingen inom linjefart och icke regelbunden trafik. I övriga flyget omkom två personer i olyckor med svenskregistrerade privatflygplan. De två dödsolyckorna skedde utomlands och de omkomna var inte svenska medborgare. Med målet om fortlöpande minskning av antal dödade och skadade går utvecklingen i rätt riktning. Sett över en tioårsperiod sjunker antalet omkomna något. Tre

personer skadades allvarligt inom luftfarten under 2018, att jämföra med elva under 2017. Ingen av dessa skadade reste i linjetrafik eller icke regelbunden trafik. Av dem som skadats i luftfarten det senaste årtiondet är över 74 procent olyckor med skärmflyg.

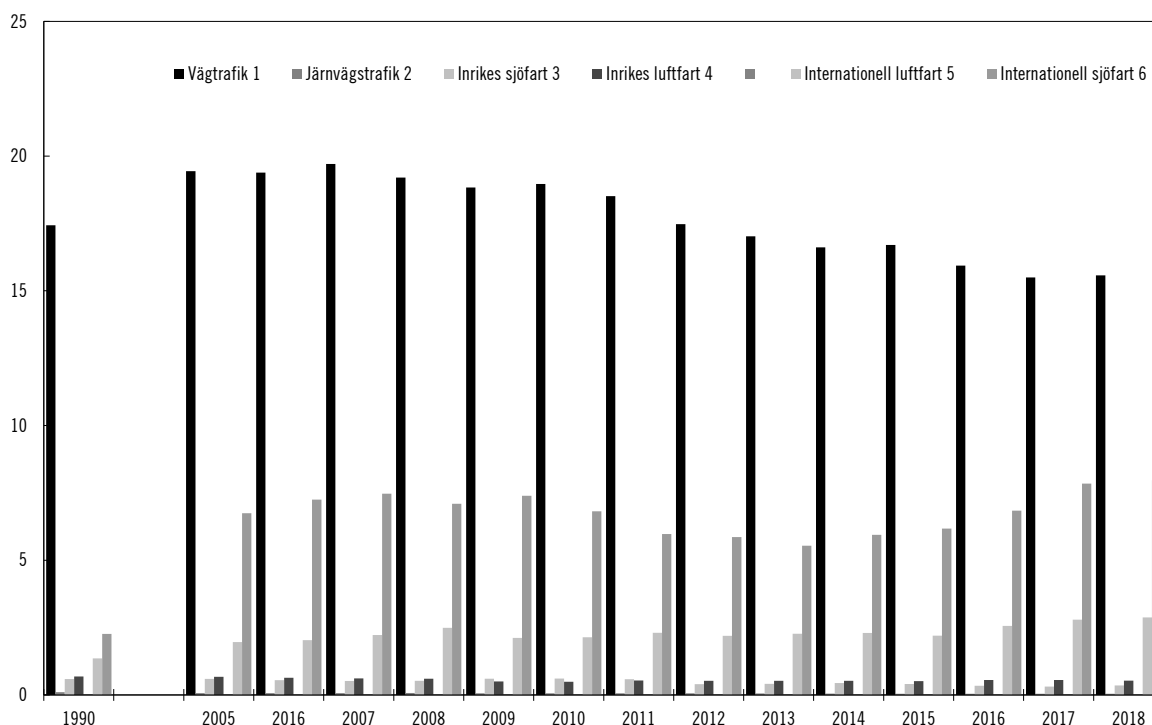
Växthusgasutsläpp

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009 då de transportpoli-

tiska målen antogs men bedöms inte minska i tillräcklig takt för att nå transportsektorns mål om minskade utsläpp av växthusgaser till 2030. Det saknas i nuläget tillförlitlig officiell statistik för användning av drivmedel under 2018 på grund av att den statistiska undersökning som tas fram för den officiella statistiken gjordes om för 2018 vilket gav oförutsedda problem. Det är därför inte möjligt att i nuläget redovisa växthusgasutsläppen i transportsektorn för 2018 på ett tillförlitligt sätt.

Diagram 3.4 Utsläpp av växthusgaser (1990 och 2005–2018)

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter.



Källa: Åren 1990 - 2017 Naturvårdsverket (2018).

För år 2018

1 Trafikverket (PM om vägtrafikens utsläpp, 2019).

2 Uppskattat med 2017 års värde.

3 Genomsnittet år 2015–2017.

4 Minskade utsläpp med 3,8 procent enligt beräkningar till Transportstyrelsen.

5 Ökade utsläpp med 3 procent jmf m 2017 enligt preliminära beräkningar till Transportstyrelsen.

6 2017 års värde uppräknat med ökningen av hanterat gods i utrikes trafik jmf med 2017 (Sjötrafik 2018, kvartal 4).

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utgör cirka en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Utsläpp från vägtrafiken dominerar. I juni 2017 beslutade riksdagen om ett sektorsmål för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2016/17:320). Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, har minskat med 18,3 procent under åren 2010–2017.

Utsläppen från inrikes sjöfart har enligt tillgänglig statistik halverats, från cirka 610 000 ton koldioxidekvivalenter år 2010 till cirka 350 000 ton koldioxidekvivalenter år 2018. Utsläppstatistiken för inrikes sjöfart är dock behäftad med betydande osäkerheter. Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut arbetar med att utveckla statistiken på området.

Eftersom det saknas tillförlitlig officiell statistik kan växthusgasutsläppen från inrikes transporter 2018 både ha ökat och minskat jämfört

med 2017. Användningen av HVO100 minskade något 2018, men detta vägdes nästan helt upp av ökad låginblandning av HVO i diesel. Även användningen av FAME och etanol ökade under 2018. Leveranserna av fordonsgas ökade marginellt under 2018, samtidigt som andelen biogas av den totala volymen fortsatte att öka till 93 procent 2018. Totalt ökade användningen av biodrivmedel från 19 471 GWh 2017 till 20 855 GWh 2018.

I kollektivtrafiken utfördes 2018 enligt branschens egna uppgifter cirka 93 procent av trafikarbetet med förnybara drivmedel, vilket är en ökning jämfört med 2017 då motsvarande siffra var 85,2 procent.

Sammantaget uppgår den förnybara andelen bränslen i drivmedel rapporterade enligt drivmedelslagen totalt till närmare 23 procent 2018.

Staten stöttar fortsatt städernas omställning till hållbara transporter genom stadsmiljöavtalen som för åtgärder som leder till ökad andel kollektivtrafik, cykel eller hållbara godstransportlösningar.

Utsläpp från internationella transporter

Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart ingår inte i det nationella målet. Utsläpp från utrikes sjöfart och flyg uppgick till 10,6 miljoner ton koldioxidequivivalenter år 2017, vilket är en ökning med knappt 13 procent jämfört med föregående år. Utsläppen från utrikes transporter har ökat under en längre tid, men ökningen av utsläppen från utrikes sjöfart speglar delvis förändringar i bunkringsmönster snarare än verkliga utsläppsförändringar från svensk sjöfart.

I april 2018 antog FN:s sjöfartsorganisation, IMO, en initial strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten. Strategin innebär bl.a. att utsläppen ska minska med minst 50 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att den internationella sjöfarten ska sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt. Strategin ska revideras 2023. Under 2018 har Icao och EU fortsatt arbetet med att utforma regelverket för Corsia, det globala klimatstyrmedlet för det internationella flyget, som ska införas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla stater men med vissa undantag.

Energieffektivitet

Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring av energieffektiviteten i transportsystemet. Detta gäller tydligast för persontransporter på väg, vilken till största delen drivs av en generell effektivisering av alla nya personbilar. För godstransport och för övriga trafikslag är förändringarna i energieffektivitet mycket små.

Utvecklingstakten har dock på senare år mattats av. På systemnivå kan energieffektiviteten även förändras genom att fler fordon drivs med elmotorer. Av de nästan 4,9 miljoner personbilar i trafik var 92 procent rena bensin- eller dieslbilar 2018, se vidare utgiftsområde 21 Energi avsnitt 2.5.4. Samma år var 4,4 procent av personbilarna i trafik etanolbilar, 0,9 procent gasbilar, 0,3 procent elbilar, 1,9 procent elhybrider och 1 procent laddhybrider. Antalet elbilar, elhybrider och laddhybrider ökar, om än från låga nivåer. Under 2018 fanns 16 664 elbilar i trafik jämfört med 11 034 elbilar 2017. Antalet laddhybrider ökade från 32 253 bilar 2017 till 49 394 bilar 2018.

Den 1 juli 2018 infördes bonus-malus-systemet, vilket påverkade nybilsförsäljningen under året. Sammantaget utgjordes sex procent av nybilsförsäljningen under 2018 av laddhybrider, sex procent av elhybrider och två procent av elbilar. 0,3 procent av nybilsförsäljningen utgjordes av etanolbilar och 0,9 procent av gasbilar.

Det finns ingen tydlig tendens till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Det finns däremot en svag tendens till att andelen resande med buss, bantrafik och sjöfart av det totala persontransportarbetet ökar. Mellan åren 2009 och 2017 har andelen ökat med cirka en procent.

Regeringen uppdrog i augusti 2018 åt Trafikverket att bland annat inventera vilka åtgärder som Trafikverket kan vidta som skapar förutsättningar för fler godstransporter på järnväg och med fartyg och därigenom leder till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart (N2018/04481/TS) och att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter i syfte att öka andelen godstransporter på järnväg (N2018/04483/TS). Regeringen har även uppdragit åt Trafikverket att i dialog med berörda aktörer, som transportföretag, fordonstillverkare och transportköpare, utarbeta förslag på system för informationsutbyte och öppna data för hori-

sontell samordning och ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan, till exempel genom minskade tomtransporter och ökad fyllnadsgrad (N2018/04484/TS) och åt Boverket att ta fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter (N2018/04486/TS).

Regeringen beslutade den 12 april 2018 om ett nytt etappmål i miljömålssystemet för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik: andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Regeringen uppdrog åt Trafikanalys den 30 augusti 2018 att följa upp etappmålet och att utifrån de skilda förutsättningar som råder i kommunerna, till exempel utifrån befolkningstäthet eller befolkningstäthet, föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar (N2018/04588/TS). Trafikanalys redovisade uppdraget den 15 april 2019.

Naturmiljö och kulturlandskap

Transporternas och infrastrukturens påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet är omfattande och har sedan 2009 inte förändrats på ett avgörande sätt.

Infrastrukturens landskapsanpassning

Åtgärder för landskapsanpassning av den befintliga statliga infrastrukturen har betydelse för att minska påverkan på natur- och kulturmiljöernas funktioner och värden. Åtgärdstakten har höjts under 2018, men Trafikverket bedömer ändå att landskapsanpassningen av infrastrukturen är låg och har försämrats något. Bl.a. har artrika infrastrukturmiljöer minskat. För att klara de nationella miljökvalitetsmålen och målen i Agenda 2030 behöver arbetet med landskapsanpassning av infrastrukturen öka.

Ett fungerande landskap omfattar värden och funktioner som utgör grunden för det hållbara samhället och människors välfärd. Transportinfrastrukturen och trafiken medför påverkan på landskapet och dess natur- och kulturmiljöer i form av bl.a. intrång och fragmentering, barriärer för människor och djur, utarmning av den biologiska mångfalden, bullerstörning i ekologiskt viktiga naturmiljöer samt förorening av mark och vatten. Påverkan går ofta utanför det direkt ian-

språkta området, ibland långt utanför, och effekterna blir större med ökad mängd trafik och högre hastigheter. Antalet viltolyckor har ökat med cirka 35 procent de senaste fem åren, dvs. en kraftigare ökning än trafikökningen. Under 2018 polisrapporterades 63 750 olyckor med vilt (t.ex. älg, dov- och kronhjort, vildsvin, rådjur och björn) och cirka 1 700 olyckor med ren. Att landskapsanpassa transportinfrastrukturen är angeläget och innebär ett flertal olika typer av åtgärder och arbetsområden.

Under 2018 har Trafikverket fokuserat på att minska infrastrukturens barriäreffekter för djur och skapa säkra passager. Under året genomfördes 34 åtgärder för fisk, 3 åtgärder för groddjur, 78 åtgärder för utter och 16 åtgärder för hjortdjur. Totalt genomfördes 131 åtgärder kopplade till passager för djur vilket är en ökning med 40 stycken eller cirka 30 procent jämfört med året innan.

Trafikverket har även arbetat med restaurering eller förbättring av natur- och kulturmiljöer längs befintlig infrastruktur i form av 157 alléer, 407 milstenar och kilometerstolpar, 70 kulturvägar och 128 åtgärder för artrika vägkanter, totalt 762 åtgärder vilket också är en ökning jämfört med 2017. Vidare riskbedömde Trafikverket under 2018 översiktligt 77 konfliktsträckor mellan statlig väg och yt- eller grundvattenförekomster, 110 platser med sugtransformatorer vid järnväg intill ytvatten samt alla järnvägssträckor med kreosotimpregnerade sliprar inom 288 berörda grundvattenförekomster. Fördjupad riskbedömning, ofta med åtgärdsförslag, gjordes för 29 konfliktsträckor.

Åtgärder som genomförts under 2018 och förväntas ge effekt på sikt är revidering av klimat- och miljökrav i upphandling av entreprenader samt en ökad takt i beställning av miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, såsom säkra passager för djur.

Invasiva arter

Artrika infrastrukturmiljöer och den biologiska mångfalden hotas av invasiva främmande arter. En del invasiva arter sprids i särskild omfattning intill transportinfrastruktur. Trafikverket har ett ansvar för bekämpningen av invasiva främmande arter i transportinfrastrukturen. Under 2018 har försök inletts särskilt för bekämpning av blomsterlupin och slideväxter, men någon omfattande bekämpning har inte påbörjats än. Uppföljning och utvärdering av metodernas effektivitet pågår.

Från den 1 augusti 2018 gäller nya bestämmelser om invasiva arter i miljöbalken och regeringen har under 2018 även beslutat om en ny svensk förordning om invasiva främmande arter som trädde i kraft den 1 januari 2019.

Förorenade områden

Trafikverket utför åtgärder för att hantera förorenade områden. I Sverige finns cirka 80 000 förorenade områden (Naturvårdsverket) som i olika grad kan innebära skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Trafikverket uppskattas ansvara för cirka en tiondel av dessa förorenade områden, se vidare utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, avsnitt 3.5.5.

Trafikverket har under 2018 sammantaget identifierat 5 477 förorenade områden varav cirka 4 933 är inventerade, 302 detaljerat undersökta, 201 efterbehandlade och 169 friklassade. Detta är en ökning i samtliga grupper jämfört med föregående år. Riktade åtgärder i förorenade områden har utförts under 2018 för 34,6 miljoner kronor vilket är lägre än under 2017. Utöver detta undersöker och efterbehandlar Trafikverket föroreningar i anläggningar i samband med underhålls- och investeringsprojekt genom projektens hantering av massor. Trafikverket har under 2018 utbetalat drygt 134 miljoner kronor till statliga bolag som ersättning för historisk miljöskuld enligt den s.k. miljögarantin.

Oljeutsläpp

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp (HELCOM 2018). Utvecklingen har varit fortsatt positiv sedan de transportpolitiska målen antogs.

Människors hälsa och livsmiljö

Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö är omfattande och har inte förändrats på ett avgörande sätt sedan 2009.

Luftföroreningar

Totalt uppskattas antalet förtida dödsfall som orsakas av luftföroreningar från trafik till omkring 3 000 per år, där varje dödsfall beräknas leda till en genomsnittlig förkortad livslängd om 11 år.

För att förbättra luften i städerna beslutade regeringen i augusti 2018 att göra det möjligt för kommuner att införa miljözoner för lätta fordon

samt ytterligare en miljözon för tunga fordon. Det innebär särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra. Även bonus–malus-systemet för nya lätta fordon, EU:s nya regler för fordon i verklig trafik, det s.k. RDE-paketet, och de s.k. stadsmiljöavtalen kommer att bidra till minskade utsläpp av luftföroreningar från biltrafiken. Vidare bidrar en ökad elektrifiering av fordonsflottan till förbättrad luftkvalitet.

Partikelhalter

Inom vägtrafiken är både avgaser och slitage av däck, bromsar och vägbana en stor källa till förekomsten av partiklar i tätortsluften. Halterna av små partiklar (PM_{2,5}) påverkas dock i stor utsträckning av vindar som för upp partiklar från övriga Europa. Halterna är därför högst i södra Sverige. Antalet dygn då miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids minskar över tid. År 2018 överskreds miljö kvalitetsnormen och EU:s gränsvärde för PM₁₀ i Visby, Södertälje och Sundsvall. För att minska halterna av större partiklar, PM₁₀, har det vidtagits åtgärder som lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, dammbindningsprogram och sänkta hastighetsgränser vilket har haft effekt.

Halter av kvävedioxid

Halterna av kvävedioxid i stadsmiljö har minskat sett över en längre tid, men under de senaste åren har den positiva utvecklingen stannat av, främst som en följd av att trafiken ökar och av ökningen av dieslbilar i städerna. De svenska tätorterna klarar miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet i urban bakgrund på 40 µg/m³. Halterna av kvävedioxid i gaturum är högre än i urban bakgrund. Även dessa halter har sjunkit sett över en längre tid, men de minskar inte längre i samma takt. Under 2018 klarade både Stockholm och Göteborg EU:s gränsvärde och den svenska miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet i gaturum. Dock överskreds den svenska miljö kvalitetsnormen för halten kvävedioxid mätt som dygnsmedelvärdet i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Umeå och Örnsköldsvik. Vid dessa mätstationer och i Skellefteå överskreds dessutom miljö kvalitetsnormen mätt som timmedelvärdet.

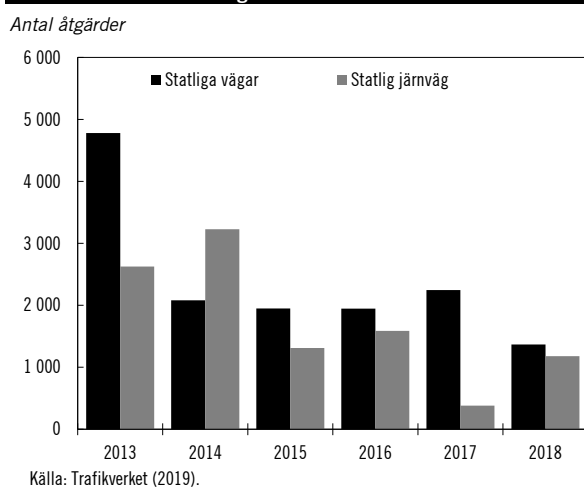
Buller

Uppskattningsvis utsätts nästan två miljoner personer i Sverige för trafikbuller som överstiger riktvärdena 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik.

Andelen som besväras mycket eller väldigt mycket av trafikbuller från väg har minskat de sista tio åren, från åtta till sex procent. Andelen som upplever besvär från flyg och järnväg är mindre än från vägtrafik, men har inte förändrats nämnvärt.

Inom ramen för nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 utför Trafikverket åtgärder för att minska exponeringen från buller från statliga vägar och järnvägar. Under 2018 genomfördes åtgärder på statliga vägar för 1 367 personer och åtgärder på statliga järnvägar för 1 180 personer.

Diagram 3.5 Antal personer som omfattats av åtgärder för att minska bullerstörningar



Fysiskt aktiva resor

Andelen vuxna som uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån via transporter har minskat de senaste åren. Andelen vuxna (18–64 år) som använder aktiva färdssätt minst 30 minuter per dag har minskat från 22 procent 2006 till 16 procent 2016. Andelen av befolkningen som gör minst en 20-minuters resa stillasittande har minskat något under samma period, från 31,8 procent till 30,1 procent av befolkningen mellan 6 och 84 år.

Möjligheterna till fysiskt aktiva resor har förbättrats något. Regeringen beslutade den 27 april 2017 om en nationell strategi för ökad och säker cykling (N2015/07365/TS m.fl.).

Inom ramen för nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 genomförs en rad cykelåtgärder. Huvuddelen av dessa sker genom statlig medfinansiering till kommuner och finansieras genom länsplaner för regional infrastruktur, genom de s.k. stadsmiljöavtalen och en del genom de s.k. storstadsavtalen. Cykelåtgärderna bidrar till funktionsmålet i fråga om tillgänglighet och till hänsyns-

målet i fråga om miljö och hälsa. Under 2018 har 92 kilometer nya gång- och cykelvägar byggts, varav 73 kilometer med medel från länsplaner. Under årets byggdes också 23 nya planskilda korsningar för gång och cykel, varav merparten med medel från nationell plan. Enligt Nationell vägdatabas (NVDB) fanns det 2 802 mil statlig cykelväg i landet i slutet av 2018.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den 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 körbanan även i de fall där cykelbana finns. (bet. 2014/15:TU5 punkt 2, rskr. 2014/15:123). Den i Regeringskansliet upprättade promemorian Cykelregler har remissbehandlats (N2017/03102/TIF). Regeringen beslutade den 20 juni 2018 om förändringar i trafikförordningen (1998:1276) på så sätt att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av moped klass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen beslut den 30 augusti 2018 om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling. Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Övrigt

Det civila försvaret inom transportområdet

I syfte att myndigheterna ska förstärka totalförsvaret har Luftfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket under 2018 tilldelats sammantaget 40 miljoner kronor.

Av dessa medel har Luftfartsverket tilldelats 9 miljoner kronor. Användningen av medlen med åtgärder och resultat har redovisats till regeringen i enlighet med regeringsuppdraget den 10 december 2015 avseende Planeringsanvisningar för det civila försvaret (Ju2015/09669/SSK). Luftfartsverket har under året stärkt organisationen med bl.a. två totalförsvarsamordnare som funktionsleder, i organisationen utsedda, beredskapsplanerare. Syftet är att genomföra beredskaps-höjande åtgärder på kort och lång sikt.

Trafikverket har tilldelats 13 miljoner kronor för uppbyggnad av en organisatorisk struktur för

civilt förvar. Trafikverket har också utvecklat arbetet genom att slutföra utredningen om verkets ansvar och roll i totalförsvaret. Vidare har Trafikverket lagt grunden för att kunna påbörja arbetet med det trafikslagsövergripande uppdrag som sedan i augusti 2017 ingår i verkets instruktion – att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. Detta har bidragit till att arbetet nu kan gå in i en mer aktiv fas för att åtgärda behov som identifierats. Trafikverkets övergripande krigsorganisation är beslutad, bemannad och krigsplacerad. Arbetet med att utveckla myndighetens förmåga och vidare bemanna, utbilda och krigsplacera personal i organisationen kommer att fortsätta.

Sjöfartsverket har tilldelats 9 miljoner kronor för att förstärka totalförsvaret. Sjöfartsverket har använt merparten av dessa medel. Sjöfartsverket har inom området planering för civilt försvar tagit fram underlag för behov av inledande beredskapsåtgärder. Verkets roll och ansvar gentemot länsstyrelserna och militärregionerna har förtydligats och krigsplacering av berörd personal som ska ingå i myndighetens krigsorganisation har genomförts.

Transportstyrelsen har tilldelats 9 miljoner kronor för att förstärka insatser inom totalförsvaret. Under 2018 har Transportstyrelsen fokuserat på att bygga kompetens samt analysera och planera arbetet med civilt försvar. De medel som tilldelats myndigheten under 2018 för att förstärka totalförsvaret har använts för arbete med de särskilt prioriterade områden avseende civilt försvar som angavs i myndighetens regleringsbrev för 2018. Arbetet har bl.a. innefattat beredskapsplanering, utbildning och övning av myndighetens krisledningsstaber och arbete med myndighetens risk- och sårbarhetsanalys. Vidare har kompetensutvecklingsinsatser som rör totalförsvarsutbildning och utbildning inom informationssäkerhetsområdet genomförts. De medel som tillförts har också använts för inköp av varor för utveckling av myndighetens förmåga att hantera, förvara och kommunicera hemliga uppgifter. En ny lag (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster, trädde i kraft den 1 augusti 2018. Transportstyrelsen har enligt lagen ansvar för tillsyn inom transportområdet.

I samband med de omfattande skogsbränderna under sommaren 2018 har Trafikverket lämnat stöd med personal, bandvagnar, ledingsfordon

och kommunikationstjänster, vilket bidragit till att bränderna kunnat släckas.

Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029

Ekonomiska ramar

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling uppgår den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2018–2029 till 622,5 miljarder kronor i 2017 års prisnivå (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Den totala statliga finansieringsramen fördelades enligt riksdagens beslut på följande sätt.

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, och får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som ska finansieras med lån.
- 125 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvestering.
- 164 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärrighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Riksdagen beslutade även att planeringsramen för vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029. Utöver de medel riksdagen har anslagit för planperioden tillkommer ytterligare medel. Intäkter från banavgifterna beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. Medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer tillkommer också. Av mot-

tagen medfinansiering under 2018 kommer 751 miljoner kronor från kommuner och lands-
ting och resterande del om 239 miljoner kronor
kommer från övriga aktörer som exempelvis kol-
lektivtrafikbolag och andra företag. Under 2018
har Trafikverket tagit emot 11 miljoner kronor
från kommuner och landsting i form av räntefria
lån, s.k. förskottering till byggande av väg- och
järnvägsinvesteringar. Trafikverket har betalat
tillbaka 199 miljoner kronor av tidigare
förskotteringar till sina avtalsparter.

Genom beslutet om fastställelse av nationell
trafikslagsövergripande plan för transportinfra-
strukturen för perioden 2018–2029, beslut om
byggstartar 2018–2020, beslut om förberedelse
för byggstartar 2021–2023 samt fastställelse av
definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsöver-
gripande länsplaner för regional transportinfra-
struktur för perioden 2018–2029 den 31 maj 2018
(dnr N2018/03462/TIF, m.fl.) beslutade rege-
ringen att den statliga ramen fördelas som följer
av tabell 3.4.

Tabell 3.4 Fördelning statlig ram för perioden 2018–2029¹

Miljoner kronor

Utveckling av transportsystemet	333 500
Namngivna objekt	193 200
Stadsmiljöavtal	12 000
Trimnings- och miljöåtgärder	35 400
varav miljöåtgärder	9 600
Räntor och amorteringar	30 700
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	812
Övrig utveckling	24 600
varav planering, stöd och utveckling	14 500
varav forskning och innovation	4 600
varav bidrag Inlandsbanan	1 800
varav bidrag Öresundsbrokonsortiet	3 700
Ekonomiska ramar för länsplaner	36 600
Vidmakthållande järnväg	125 000
varav forskning och innovation	1 200
Vidmakthållande väg	164 000
varav forskning och innovation	2 200
varav bärighetsåtgärder	16 000
varav bidrag drift av enskild väg	13 400
Statlig ram för planperioden	622 500

¹ Årets utfall redovisas i anslagstabeller för respektive anslag under avsnitt 3.7.

med regeringens förslag i budgetpropositionen
för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet.
2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104) beslutat om
tillkommande ekonomiska ramar för insatser för
en tillfällig satsning på förbättrad kollektivtrafik i
landsbygd om 85 miljoner kronor 2018 samt en
tillfällig satsning på vägunderhåll i landsbygd om
100 miljoner kronor för 2018.

Trafikverket söker även bidrag från Fonden för
ett sammanlänkat Europa (CEF) till den svenska
delen av de transeuropeiska transportnätverken
(TEN-T). Utbetalningarna från Europeiska
kommissionen uppgick 2018 till 104 miljoner
kronor i stöd för investeringar och utvecklings-
insatser. De största utbetalningarna avsåg utbygg-
nad till dubbelspår mellan Hallsberg och Motala,
sträckan Stenkumla–Dunsjö (64 miljoner kro-
nor) och ITS-åtgärder (34 miljoner kronor).

Investeringar

De totala investeringarna i om- och nybyggnads-
åtgärder uppgick under 2018 till drygt 24,5 miljar-
der kronor. I detta ingår större investeringsobjekt
i den nationella planen och de regionala planerna,
mindre åtgärder s.k. trimnings- och miljöåtgärder
och utbetalningar av bidrag, stöd och medfinan-
siering, bl.a. genom de s.k. stadsmiljöavtalen, se
separat avsnitt om Stadsmiljöavtal. Därutöver
ingår även medel till planering och stöd för in-
vesteringsåtgärderna och bidrag till Inlandsbanan
och Öresundsbrokonsortiet. Ökade investe-
ringsvolymen innebär även ökade behov av plane-
ring och stöd. Den totala investeringsvolymen för
om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell
3.5.

Utöver de ekonomiska ramar enligt nationell plan
som redovisas i tabell 3.4 har riksdagen i enlighet

Tabell 3.5 Verksamhetsvolym investeringar

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

	2016	2017	2018
Järnväg	10 962	10 494	10 046
Väg	7 904	9 301	11 162
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfartsverket ¹	178	435	492
Luftfart inkl. medfinansiering ²	3	46	176
Övriga utbetalningar av bidrag, stöd medfinansiering ³	3 518	2 696	2 267
varav stadsmiljöavtal	96	91	430
Planering och stöd och övrigt	301	263	464
Summa	22 866	23 235	24 573

1. Avser investeringar i nationell plan som Trafikverket ansvarar för samt om- och nybyggnadsåtgärder i farleder och slussar som Trafikverket finansierar via nationell plan men där Sjöfartsverket är ansvarigt för genomförandet. Utöver dessa medel tillkom medfinansiering om drygt 70 mnkr 2018.

2. Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för samt för 2018 även medfinansiering till Sälens flygplats.

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

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Namngivna investeringar i nationell plan

Investeringsobjekt vars kostnad överstiger 100 miljoner kronor beslutas vart och ett av regeringen vid fastställandet av den nationella planen och benämns namngivna objekt. Mindre investeringsåtgärder benämns trimningsåtgärder och beslutas under planens genomförande av Trafikverket, se nedan.

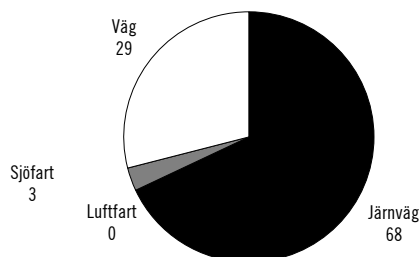
I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår 194 namngivna objekt varav

- 5 sjöfartsobjekt
- 89 järnvägsobjekt
- 81 vägobjekt
- 1 luftfartsobjekt
- 18 övriga objekt (främst hänförliga till stadsförhandlingarna, bl.a. tunnelbana).

Kostnaden för de namngivna objekten uppgår totalt till drygt 267 miljarder kronor, varav cirka 193 miljarder kronor utgörs av statliga anslag från den nationella planen under planperioden 2018–2029. I diagram 3.6 redovisas hur de totala medlen för de namngivna objekten i den nationella planen fördelas per trafikslag.

Diagram 3.6 Fördelning totalkostnader för namngivna objekt vid beslut om objekt i nationell plan, inkl. extern finansiering

Procentuell fördelning



Källa: Trafikverket, bilaga 1 nationell transportplan 2018–2029 detaljer, 2018-05-31.

Under 2018 uppgick verksamhetsvolymen för de namngivna objekten till 17 486 miljoner kronor. I diagram 3.6 och tabell 3.6 visas årets utfall per trafikslag och hur stor andel av de namngivna investeringarna i planen som har genomförts i monetära termer. En linjär förbrukning ger cirka åtta procent av de totala medlen per år. Denna tabell ger en indikation på framdriften av namngivna investeringar och av tabellen framgår att nio procent av medlen för planperioden har förbrukats, framdriften för de namngivna objekten kan därmed sägas ha varit i enlighet med planen.

Tabell 3.6 Verksamhetsvolym namngivna investeringar nationell plan

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

	2018
Järnväg	8 314
Väg	7 189
Sjöfart	452
Luftfart	176
Utbetalning av bidrag, stöd medfinansiering	1 983
Volym 2018, namngivna objekt i nationell plan	17 486
Volym 2018–2029 enligt plan	193 200
Volym 2018 andel av plan i procent	9

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

I tabell 3.6 redovisas uppföljning och prognos över kostnaderna för de största namngivna investeringsobjekten i den nationella planen. Prognosen avser totalkostnaden, och den jämförs med den beräknade totalkostnaden vid tidpunkt för

beslut om nationell plan för 2018–2029. I totalkostnaden anges hela objektets kostnad oavsett finansiering (inklusive medfinansiering) och oavsett när kostnaderna förväntas falla ut (före, under och efter planperioden). Utfall jämfört med plan visar hur stor del av objektets totalkostnad som förbrukats per 2018. För två av objekten har

prognosen för totalkostnaden skrivits upp med cirka tio procent jämfört med plankostnaden. För ett projekt har prognosen minskats med sju procent. För övriga objekt skiljer sig prognosen fem procent eller mindre jämfört med plankostnaden.

Tabell 3.7 Uppföljning och prognos för större investeringar i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2018

	Trafik- slag	Bygg- start	Öppnas för trafik	Total kost- nad enl. senaste planbeslut ¹ inkl. medfi- nansiering	Ny kostnad, prognos 2018-12-31	Prognosti- cerad kost- nad i förhål- lande till nationell plan (i pro- cent)	Utfall t.o.m. 2018-12-31
Västsvenska paketet	Väg/ Järnväg	2010	2028	41 769	41 769	100	12 224
Förfart Stockholm	Väg	2014	2026	34 398	34 389	100	10 434
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälarbanan)	Järnväg	2011	2016/ 2029 ²	17 500	19 321	110	7 363
Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	Järnväg	2015	2023	3 619	3 683	102	2 247
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping	Järnväg	2017	2035	54 135	54 135	100	2 191
ERTMS utveckling	Järnväg	2008	2023	2 950	3 250	110	2 665
E4/E12 Umeå/Umeåprojektet	Väg	2009	2021	2 440	2 537	104	1 214
Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår	Järnväg	2017	2023	4 279	3 965	93	1 181
E4 Ljungby–Toftanäs	Väg	2018	2023	996	1 008	101	79
E4 Götaleden (Lilla Bommen–Marieholm)	Väg	2016	2021	2 270	2 384	105	1 457
Summa				164 356	166 441		41 055

¹ Planbeslut är bedömd kostnad i underlag till regeringens beslut om fastställande av den nationella planen (det närmast föregående beslutet om den nationella planen innan byggstart).

² Sista sträckan mellan Huvudsta och Duvbo planeras att öppna för trafik 2029.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Under 2018 öppnades nio namngivna större investeringsobjekt i nationell plan för trafik. Den slutliga totala investeringskostnaden för objekten uppgick sammanlagt till 6,52 miljarder kronor.

En jämförelse görs dels mellan beräknad kostnad enligt underlag till planbeslut och verklig (slutlig) kostnad, dels mellan beräknad kostnad vid byggstart och verklig (slutlig) kostnad. 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 delvis förklaras av prisutvecklingen i branschen.

Nettonuvärdeskvot (NNK) är ett mått på samhällsekonomisk lönsamhet. Ett objekt som har ett positivt NNK är samhällsekonomiskt lönsamt.

Allt annat lika genererar kostnadsökningar en lägre NNK än beräknad i plan, och kostnadsminskningar en högre NNK än beräknad. Vid en omräkning med branschindex, väg- respektive järnvägsindex, visar den procentuella förändringen att för två av objekten är slutkostnaden betydligt högre än beräknat och för två objekt är slutkostnaden lägre än beräknat. Plankostnaden för järnvägsobjektet Ludvika–Frövi överskrids med 32 procent till följd av att kostnaden underskattats. Plankostnaden för Väg 70 Enköping–Simtuna överskrids med 75 procent på grund av att kostnaderna för att öka vägsträckans bärighet har underskattats och att omfattningen av projektet ökat på grund av att en större mängd ersättningsväg och enskild väg anlagts och att behoven av åtgärder för avvattningsvar större än beräknat. Lönsamheten för dessa objekt bedöms till följd av de ökade kostnaderna vara mindre än vad som antogs vid planbeslutet. För två av ob-

jekten underskreds kostnaden, för objektet dubbelspår Gamla Uppsala var slutkostnaden 25 procent lägre än plankostnaden till följd av ändrad byggt teknik och för Kil–Ställdalen var slutkostnaden 15 procent lägre än plankostnaden. Lönsamheten för dessa projekt bedöms vara högre än beräknat till följd av att kostnaden blev lägre utan

att funktionen förändrats. Övriga objekt har en slutkostnad som skiljer sig med fem procent eller mindre från plankostnad. Objekten bedöms bidra till de transportpolitiska målen, se vidare avsnitt 3.3.

Tabell 3.8 Uppföljning av namngivna objekt med nettoprisindex, öppnade för trafik under 2018

Miljoner kronor i prisnivå 2018

Objekt i Nationell Transportplan, öppnade för trafik 2018			Uppföljning med Nettoprisindex (NPI) ¹				
Objekt	Typ	Gällande plan vid byggstart	Plankostnad ² i gällande plan vid byggstart	Beräknad kostnad vid byggstart	Slutkostnad	Kostnadsförändring jmf plan [%]	Kostnadsförändring jmf byggstart [%]
Ludvika–Frövi, åtgärder för malmtransporter m.m.	Järnväg	2014–2025	462	554	646	40	17
Gamla Uppsala	Järnväg	2010–2021	1 398	Uppg. saknas	1 203	-14	Uppg. saknas
Väg 70 Enköping–Simtuna	Mötesfri väg	2014–2025	146	169	265	82	57
Strängnäs–Härad, dubbelspår	Järnväg	2014–2024	1 874	Uppg. saknas	1 910	2	Uppg. saknas
Väg E18 Trafikplats, Kockbacka	Motorväg	2014–2025	140	156	130	-7	-17
Väg E4 Nortull (Haga södra–Kista)	Motorväg	2014–2025	285	307	285	0	-7
Kil–Ställdalen	Järnväg	2010–2021	1 273	Uppg. saknas	1 282	1	Uppg. saknas
Väg E22 Rinkabyholm	Mötesfri väg	2014–2025	395	349	374	-5	7
Malmö–Ystad, mötesstationer	Järnväg	2014–2025	126	Uppg. saknas	127	1	Uppg. saknas
Summa			6 099		6 222		

¹ 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.

² Med beslut avses det senaste beslutet om nationell plan innan själva byggstarten för det enskilda objektet.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Tabell 3.9 Uppföljning av namngivna objekt med branschindex, öppnade för trafik under 2018

Miljoner kronor i prinsnivå 2018

Objekt i Nationell Transportplan, öppnade för trafik 2018		Uppföljning med Branschindex ¹							
Objekt	Typ	Gällande plan vid byggstart	Plankostnad ² i gällande plan vid byggstart	Beräknad kostnad vid byggstart	Slutkostnad	Kostnadsförändring jmf plan [%]	Kostnadsförändring jmf byggstart [%]	NNK i gällande plan vid byggstart	Uppföljd NNK 2018
Ludvika–Frövi, åtgärder för malmtransporter m.m.	Järnväg	2014–2025	507	606	665	31	10	Ej beräknad	Ej beräknad
Gamla Uppsala	Järnväg	2010–2021	1 697	Uppg. saknas	1 279	-25	Uppg. saknas	0,1	0,4
Väg 70 Enköping–Simtuna	Mötesfri väg	2014–2025	155	179	272	75	52	1,1	0,3
Strängnäs–Härad, dubbelspår	Järnväg	2014–2024	2 056	Uppg. saknas	1 978	-4	Uppg. saknas	<0	<0
Väg E18 Trafikplats, Kockbacka	Motorväg	2014–2025	146	165	138	-5	-16	1,0	1,1
Väg E4 Nortull (Haga södra–Kista)	Motorväg	2014–2025	302	327	301	0	-8	23,2	22,5
Kil–Ställdalen	Järnväg	2010–2021	1 633	Uppg. saknas	1 382	-15	Uppg. saknas	0,1	0,1
Väg E22 Rinkabyholm	Mötesfri väg	2014–2025	418	373	398	-5	7	1,0	1,1
Malmö–Ystad, mötesstationer	Järnväg	2014–2025	136	Uppg. saknas	129	-5	Uppg. saknas	3,5	3,8
Summa			7 050		6 542				

¹ Det branschindex som Trafikverket använder bygger på Statistiska centralbyråns entreprenadindex E84 och återspeglar den generella prisutvecklingen i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

² Med beslut avses det senaste beslutet om nationell plan innan själva byggstarten för det enskilda objektet.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Trimnings- och miljöåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor. Trafikverket delar in dessa i områdena tillgänglighet, säkerhet och miljö. Trimningsåtgärderna har som huvudsakligt syfte att åstadkomma bättre tillgänglighet, användbarhet, robusthet och kvalitet i transportsystemet. Miljöåtgärderna har som huvudsakligt syfte förbättra miljöprestandan i befintlig infrastruktur, för att minska infrastrukturens negativa omgivningspåverkan.

Regeringen bedömer att det är viktigt att åtgärderna genomförs i den takt som den ekonomiska ramen tillåter, dvs. att framdriften inom åtgärdsområdena är god. Ett viktigt skäl till detta är att åtgärder inom dessa områden generellt sett bedöms ha en hög samhällsekonomisk effektivitet och god måluppfyllelse.

I tabell 3.10 visas utfallet för 2018, samt hur stor andel av planen som har genomförts i monetära termer för trimnings- respektive miljöåtgärder. En linjär förbrukning över planperioden

2018–2029 skulle ge cirka åtta procent per år. Tabellen visar att framdriften för trimningsåtgärder under 2018 varit högre än så. Samtidigt har framdriften för miljöåtgärder, i likhet med tidigare år, varit lägre.

Tabell 3.10 Uppföljning av trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för perioden 2018–2029

Kostnader i miljoner kronor, prinsnivå 2017

	Total	Trimningsåtgärder	Miljöåtgärder
Volym t.o.m. 2018	3 035	2 405	630
Plan 2018–2029	35 400	25 800	9 600
Andel av plan i procent	9	9	7

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Länsplaner för regional infrastruktur

Länsplaner för regional infrastruktur, som innehåller investeringsåtgärder och statlig medfinansiering upprättas av landstingen samt av Gotlands kommun, som i Gotlands län har landstingets uppgifter. De statliga vägar som inte ingår i det utpekade nationella stamvägnätet av riksdagen

finansieras via länsplanerna. I dessa planer kan länsplaneupprättarna även avsätta medel till investeringar i nationella vägar, enskilda vägar och järnvägar. Trafikverket ansvarar för att genomföra de åtgärder som de regionala planupprättarna fastställt i sina länsplaner för regional infrastruktur. I tabell 3.11 visas avsatta medel per länsplan, årets utfall, ackumulerat utfall samt hur stor andel som genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län.

Tabell 3.11 Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2018–2029

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2017

Län	Medel per län enl. Nationell plan 2018–2029	Utfall 2018	Akkumulerat utfall	Andel som genomförs (i procent)
Stockholm	8 490	717	717	8
Uppsala	1 535	85	85	6
Södermanland	1 122	58	58	5
Östergötland	1 648	152	152	9
Jönköping	1 270	90	90	7
Kronoberg	729	162	162	22
Kalmar	904	33	33	4
Gotland	248	6	6	2
Blekinge	550	11	11	2
Skåne	4 527	256	256	6
Halland	1 258	95	95	8
Västra Götaland	6 470	387	387	6
Värmland	986	99	99	10
Örebro	1 120	149	149	13
Västmanland	728	33	33	4
Dalarna	1 057	124	124	12
Gävleborg	880	56	56	6
Västernorrland	896	96	96	11
Jämtland	485	103	103	21
Västerbotten	957	75	75	8
Norrbotten	780	99	99	13
Summa	36 640	2 886	2 886	8

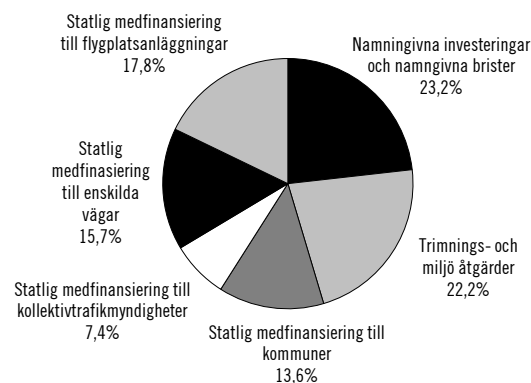
Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Under 2018 har cirka 37 procent av länsplanemedlen gått till namngivna objekt (för länsplan räknas objekt som kostar över 25 miljoner kronor som namngivna objekt). Nästan en fjärdedel av medlen har använts till mindre investeringar i transportinfrastrukturen. Resterande medel avser statlig medfinansiering i någon form. I dia-

gram 3.7 visas årets utfall av länsplanemedlen per trafikslag.

Diagram 3.7 Fördelning av förbrukade medel per åtgärdsstyp i länsplaner under 2018

Procentuell fördelning



Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Av tabell 3.12 framgår att 10 procent av de totala länsplanemedlen har förbrukats under 2018. En linjär förbrukning ger cirka 8 procent per år. Framdriften av åtgärder i länsplanerna har varit relativt hög för namngivna objekt och trimmings-, effektiviserings- och miljöåtgärder men något lägre för statlig medfinansiering.

Tabell 3.12 Uppföljning länsplaner för perioden 2018–2029

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2017

	Större namngivna investeringar	Trimning, effektivisering och miljöinvesteringar
Volym 2018, namngivna objekt i länsplaner	1 519	966
volym 2018–2029 enligt plan	15 584	10 381
Volym som andel av plan i procent	10	9

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Under 2018 öppnades tre stycken namngivna objekt i länsplanerna för trafik, se tabell 3.13. Den totala investeringskostnaden för objekten uppgick sammanlagt till 537 miljoner kronor. För två av de tre objekten var slutkostnaden betydligt högre än plankostnaden. För objektet Väg 288 Alunda–Gimo beror det på en ökad omfattning av bl.a. gång och cykelvägar och en cirkulationsplats. Även för objekt Väg 63 Karlstad/Mossgatan–Edsgatan beror den ökade kostnaden på ökad omfattning av projektet, men också på oväntade markföroreningar. För dessa två objekt blev lönsamheten mindre än beräknat på grund av den ökade kostanden. Det tredje

objektet, Väg 32 Sunneränga–Marbäck våren 2018, blev billigare och därmed även lönsammare än beräknat. Alla tre objekten beräknas dock vara

samhällsekonomiskt lönsamma vid öppnandet för trafik.

Tabell 3.13 Uppföljning av objekt i länsplaner med nettoprisindex, öppnade för trafik under 2018

Miljoner kronor i prisnivå 2018

Objekt i Länsplaner, öppnade för trafik 2018

Objekt	Typ	Gällande plan vid byggstart	Uppföljning med Nettoprisindex (NPI)				
			Plankostnad i gällande plan vid byggstart	Beräknad kostnad vid byggstart	Slutkostnad	Kostnadsförändring jmf plan [%]	Kostnadsförändring jmf byggstart [%]
Väg 288 Alunda–Gimo	Mötesfri väg	2014–2025	227	256	269	19	5
Väg 63 Karlstad/Mossgatan–Edsgatan, Mötesseparering	Mötesfri väg	2010–2021	68	Uppg. saknas	99	46	Uppg. saknas
Väg 32 Sunneränga–Marbäck våren	Mötesfri väg	2014–2025	181	Uppg. saknas	169	-7	Uppg. saknas
SUMMA			476		537		

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Tabell 3.14 Uppföljning av objekt i länsplaner med branschindex, öppnade för trafik under 2018

Miljoner kronor i prisnivå 2018

Objekt i Länsplaner, öppnade för trafik 2018

Objekt	Typ	Gällande plan vid byggstart	Uppföljning med Branschindex						
			Plankostnad i gällande plan vid byggstart	Beräknad kostnad vid byggstart	Slutkostnad	Kostnadsförändring jmf plan [%]	Kostnadsförändring jmf byggstart [%]	NNK i gällande plan vid byggstart	Uppföljd NNK 2018
Väg 288 Alunda–Gimo	Mötesfr i väg	2014–2025	242	280	287	19	2	1	0,7
Väg 63 Karlstad/Mossgatan–Edsgatan, Mötesseparering	Mötesfr i väg	2010–2021	72	Uppg. saknas	104	44	Uppg. saknas	1,1	0,5
Väg 32 Sunnerånga–Marbäck våren	Mötesfr i väg	2014–2025	191	Uppg. saknas	171	-10	Uppg. saknas	0,2	0,4
SUMMA			505		562				

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2018.

Uppföljning av kostnadsutveckling investeringar

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att analysera kostnadsförändringar för investeringsobjekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (N2017/04670/TIF). Trafikverket redovisade uppdraget i mars 2018. Analysen omfattade samtliga namngivna objekt som redovisats som öppnade för trafik under 2015, 2016 samt under det första halvåret 2017 (rapport TRV 2017/68561). Analysen omfattade totalt 21 objekt varav nio järnvägsobjekt, ett sjöfartsobjekt och elva vägobjekt. Analysen avsåg kostnadsförändringar från det att respektive objekt för första gången ingick i Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet till tidpunkten då objektet var helt färdigställt och öppnat för trafik. Analysen visar bland annat att det inte är stora skillnader mellan väg- respektive järnvägsobjekt vad gäller totalkostnadens utveckling från första till sista plan som objektet ingick i. För båda trafikslagen är slutkostnadens avvikelser betydligt mindre för den sista planen än för den första planen. För alla de 21 objekten, exklusive tre stora och komplexa objekt som analyserats separat, var slutkostnaden jämfört med första plan i snitt 117 procent och i jämförelse med sista plan 96 procent. För de tre stora och komplexa objekten varierade slutkostnaden i förhållande till första plan med mellan 106 procent och 156 procent och till sista plan med mellan 96 procent och 104 procent. De mest förekommande avvikelserorsakerna var enligt Trafikverket ”Osäkert underlag första plan”, ”Stora innehålls- och utformningsförändringar”, ”Förändrat marknads-läge jämför med kalkyl” samt ”Lagar och regelverk”.

Stadsmiljöavtal

Regeringen införde 2015 ett särskilt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, de s.k. stadsmiljöavtalen. Stödet är avsett för kommuner och landsting och uppgår till en miljard per år under perioden 2018–2029, dvs. sammanlagt 12 miljarder kronor. Stadsmiljöavtal finansieras genom den ekonomiska ramen för den nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att nå miljö-kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet innebär möjligheter för kommuner och landsting att få upp till 50 procent i statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och sedan 2017 även för cykling. Regeringen beslutade i april 2019 att ändra förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer så att stadsmiljöavtalen breddas till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Ändringen trädde i kraft den 22 maj 2019. Kommuner och landsting som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

Under 2018 har Trafikverket fattat beslut om cirka 430 miljoner kronor.

Drift och underhåll

Underhållsverksamheten syftar till att förvalta de statliga vägarna och järnvägarna så att de upprätthåller avsedd funktion under hela sin livstid. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, det vill säga att den kan motstå påfrestningar i form av belastning och slitage, och håller en hög trafiksäkerhet. Under 2018 var Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten i enlighet med tabell 3.15.

Tabell 3.15 Anslagstilldelning drift och underhåll av väg och järnväg

Miljoner kronor

	2018	2017	2016	2015
Drift och underhåll av vägar	10 662 701	10 355 184	9 750 699	10 400 051
Bärlighet och tjälsäkring av vägar	1 183 980	1 186 146	1 300 650	1 187 436
Bidrag för drift av enskild väg	1 126 017	1 134 750	1 204 465	1 131 291
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	8 149 593	8 702 731	8 040 445	7 332 120
Forskning och innovation	179 015	177 330	176 888	150 900
Totalt	21 301 306	21 556 141	20 473 147	20 201 798

Källa: Trafikverkets regleringsbrev för perioden 2015–2018.

Till följd av kraftigt ökade anslag till järnvägsunderhåll så har Trafikverket kunnat genomföra ett flertal stora reinvesteringsåtgärder såväl som mindre löpande underhåll under året. Det har bland annat genomförts utbyte av spår och spårväxlar i huvudsak på stambanor och de högrafikerade stråken. Åtgärderna medför att hastighetsnedsättningar kan tas bort och att såväl robustheten som kapaciteten förbättras. Trafikverket har också ersatt cirka 120 kilometer kontaktledningar och förstärkt omformarstationer på flera sträckor för att säkerställa tillförlitligheten i elkraftsystemet. En annan viktig del av järnvägsanläggningen är signalsystemet. Även där har Trafikverket genomfört ombyggnationer och förbättringar. Trafikverkets största verksamhetsvolym avseende järnvägsunderhåll under 2018 är spår- och växelbyten där totalt cirka 3 miljarder kronor investerades. I tabell 3.16 redovisas hur underhåll och reinvesteringar av järnvägsanläggningen har fördelats per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter. I kronor per spårmeter är det banor i storstäder som kostar mest att underhålla och sedan i en fallande skala är de banor med minst trafik som kostar minst i underhåll. Om man sätter kostnaderna i relation till mängden trafik på banorna och i stället studerar kostnaden per tågkilometer, är det de lågrafikerade banorna som kostar mest i underhåll.

Ett sätt att följa underhållets effekter på järnvägsanläggningen är att analysera hur antalet infrastrukturellerade tågstörande fel i anläggningen i förhållande till trafikeringen varierar över tid. Antalet fel har för de flesta bantyper minskat sedan 2014. Under 2018 har dock den positiva trenden brutits och antalet fel har ökat något eller är oförändrat för alla bantyper.

Tabell 3.16 Underhåll och reinvesteringar i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Kronor, löpande priser

Bantyp	Miljoner tågkilometer	Andel (%)	Spårmeter (kilometer)	Andel (%)	Kronor per tågkilometer 2018	Kronor per spårmeter 2014	Kronor per spårmeter 2015	Kronor per spårmeter 2016	Kronor per spårmeter 2017	Kronor per spårmeter 2018
Banor i storstadsområden	38,3	24	1 498	11	39	782	944	947	949	1001
Banor som bildar större sammanhängande stråk	63,9	40	4 307	30	33	534	396	539	540	494
Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik	42,7	27	4 661	33	41	348	323	296	300	377
Banor för dagliga resor och arbetspendling	12,7	8	2 000	14	50	376	272	269	340	320
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,2	0,8	1 459	10	276	265	192	165	191	234
Banor med ringa eller ingen trafik	0,0	0,0	325	2	0	89	49	40	40	27
Totalt	158,8	100	14 250	100	40	439	384	429	429	447

Källa: Underlag från Trafikverket (I2019/00354/US). Sedan 2018 använder Trafikverket en ny indelning av bantyper. Samtliga data är justerade till den nya indelningen.

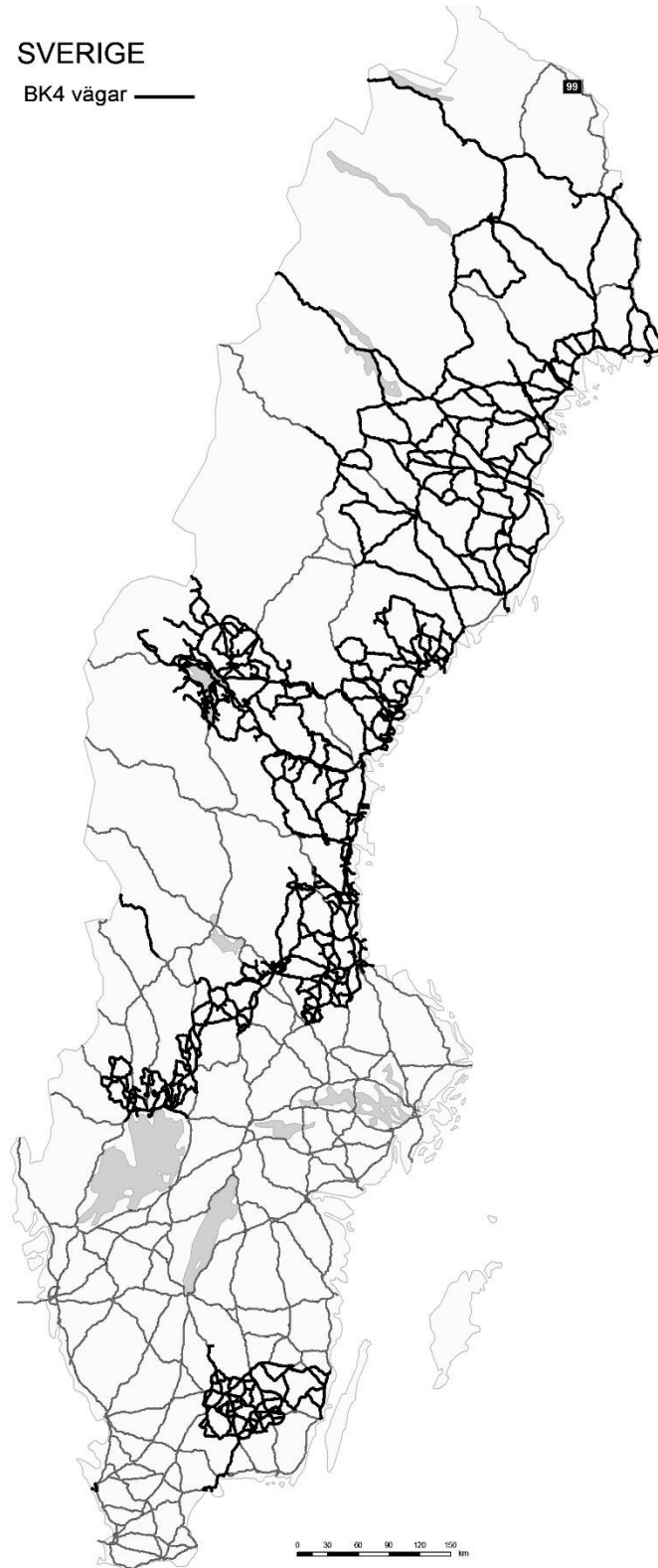
Inom vägunderhållet är beläggningsunderhåll en viktig verksamhet för att säkerställa vägnas funktion och säkerhet. Beläggningsunderhåll har den största verksamhetsvolymen och under 2018 utfördes arbeten för 3,5 miljarder kronor på de statliga vägarna. För belagda vägar har Trafikverket en framtagen underhållsstandard som utgör ett verktyg för verksamhetsplaneringen. Nivåerna i standarden varierar beroende på vägens trafikmängd och högre krav ställs på de högtrafikerade vägarna. Andelen vägar som avviker från underhållsstandard har varit relativt konstant över tid för de olika vägtyperna. Dock kan en försämring noteras för storstadsvägar där andelen som avviker har ökat från 6 procent 2016 till 11 procent 2018. Försämringen på storstadsvägarna utgörs främst av ett fåtal specifika sträckor i Stockholmsområdet. Av tabell 3.17 framgår hur kostnaderna för beläggningsunderhåll har fördelats per vägtyp

Vinterväghållningen är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten under vintern. Under 2018 har kostnaderna för vinterväghållning ökat till totalt cirka 2 miljarder kronor till följd av en snörik vinter.

Åtgärder i vägnätet för att säkerställa bärigheten leder till ett robust och kapacitetsstarkt vägnät. Av de statliga vägarna håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 och BK4. På dessa vägar går 99 procent av trafikarbetet. Inom bärighetsverksamheten genomförs även förebyggande åtgärder för att klara av till exempel större vattenflöden och skred till följd av klimatförändringar. Trafikverket har under 2018 påbörjat arbetet med att förstärka vägnätet för att kunna upplåta vägar för den högre bärighetsklassen BK4. Under året har totalt 11 800 kilometer statlig väg upplåtits för BK4. Nedan redovisas en karta som visar det vägnät som från och med den 1 juli 2019 öppnats för BK4.

SVERIGE

BK4 vägar —



Tabell 3.17 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Vägtyp	Totalt km	Andel (%) av total väglängd	Andel (%) av total vägyta	Kronor per kvadratmeter 2018	Kronor per vägmeter 2014	Kronor per vägmeter 2015	Kronor per vägmeter 2016	Kronor per vägmeter 2017	Kronor per vägmeter 2018
Storstadsvägar	478	1	2	176	7	8	9	5	7
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	7 972	10	19	54	4	5	4	4	4
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	19 691	25	27	38	4	4	5	4	5
Övriga för näringslivet viktiga vägar	25 266	31	28	15	2	4	3	3	2
Vägar som är viktiga för landsbygden	4 105	5	4	11	2	3	2	1	2
Lågtrafikerade vägar	22 339	28	20	12	1	2	2	2	2

Källa: Underlag från Trafikverket (N2019/00354/US). Sedan 2018 använder Trafikverket en ny indelning av vägtyper. Tabellen har justerats och redovisar kostnader per kvadratmeter väg. Tidigare redovisades kostnader per vägmeter vilket är ett mått som kan ge en skev bild eftersom antalet körfält och körfältsbredd varierar mellan vägtyper.

Analys och slutsats

Transportförsörjningen bedöms ännu inte vara långsiktigt hållbar. Tillgängligheten skulle kunna vara bättre och de negativa konsekvenserna, såsom skadade i trafiken samt utsläpp av växthusgaser, behöver minska. Olika aspekter av tillgänglighet har utvecklats på olika sätt sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Regeringen bedömer att tillgängligheten för persontransporter sammantaget har varit relativt stabil över tid. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har förbättrats något. Regeringen noterar att tryggheten i transportsystemet har minskat de senaste åren. En ökad otrygghet kan leda till att människors tillgänglighet begränsas, även om de observerbara förutsättningarna stärks.

Ett mått på långsiktig hållbarhet i transportsystemet är att transporterna är ekonomiskt överkomliga, det vill säga att människor har ekonomiskt utrymme att genomföra de resor som de har behov av för sin försörjning eller utbildning. Om det är billigare att göra rätt val miljömässigt, och dyrare att bidra till ökade utsläpp, är det positivt för den långsiktiga hållbarheten.

När det gäller tillgänglighet utan att företa persontransporter bedömer regeringen att denna har förbättrats avsevärt sedan 2009. Samtidigt nyttjas inte potentialen för att ersätta resor till eller i arbetet. Även om det har blivit mer än dubbelt så vanligt att i yrket använda internet hemifrån har det inte skett någon förändring vad gäller att

ersätta arbetspendling med distansarbete över internet. Potentialen nyttjas också i mindre utsträckning bland äldre och på landsbygden.

Regeringen bedömer att tillgängligheten för godstransporter har försämrats något sedan 2009, vilket visar sig i att Sverige har sjunkit i ranking i de delar av det internationella jämförelseindexet The Global Competitiveness Index, (GCI) som rör transporter och infrastruktur. Samtidigt rangordnades Sverige 2018 som nummer två enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. Enbart Tysklands transportsystem rankas högre.

Varaktigheten i totalstoppen i vägtrafiken visar en minskning med 17 procent jämfört med 2009. Såväl persontågens som godstågens punktlighet försämrades under 2018, som en följd av omfattande banarbeten, problem med tågfordon och i anläggningen, bland annat till följd av ett ovanligt stort antal solkurvor och bränder. Samtidigt har trafikvolymen på järnväg ökat med i genomsnitt 2 procent per år sedan 2013. Fler tåg innebär en ökad trängsel på spåren och större konsekvenser när störningar inträffar. Regeringen noterar samtidigt att fler resenärer är nöjda med transportsystemet. Sammantaget bedömer dock regeringen att transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats jämfört med 2009. Delförklaringar är det ökade transportarbetet och de banarbeten som på sikt syftar till att bibehålla eller förbättra standarden och tillförlitligheten.

För utvecklingen när det gäller omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet i sin helhet, på grund av trafikolyckor, har utvecklingen över tid gått åt rätt håll. Särskilt inom bantrafiken bedömer regeringen att utvecklingen varit mycket positiv, till stor del till följd av målinriktade insatser. Men när det gäller vägtrafiken, som står för den största andelen av omkomna inom transportsystemet på grund av trafikolyckor, gick dock utvecklingen under 2018 i fel riktning. Trots omfattande säkerhetshöjande insatser i infrastrukturen har olyckstalen ökat. Män är fortfarande överrepresenterade i alla typer av trafikolyckor, vilket tyder på att det fortfarande finns stora skillnader mellan mäns och kvinnors trafikbeteende, regelfosterlevnad och riskbenägenhet. Under 2018 omkom 324 personer (249 män och 75 kvinnor) i vägtrafikolyckor mot 253 personer under 2017. Det är en ökning med 28 procent jämfört med 2017 då det lägsta antalet omkomna i vägtrafiken sedan andra världskriget uppmättes. Mot den bakgrunden bedömer regeringen att etappmålet om att antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020 inte kommer att nås. Etappmålet har dock en fortsatt viktig roll i att samla de aktörer som verkar inom området, och stimulera till fortsatta initiativ för att förbättra trafiksäkerheten, bland annat vad avser regelfosterlevnaden i trafiken.

Transporter kan påverka människors hälsa på olika sätt, såväl negativt genom trafikskador, luftföroreningar, buller och stillasittande som positivt genom fysisk aktivitet. Sammantaget bedömer regeringen att transporternas påverkan på människors livsmiljö inte har förändrats i större utsträckning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Andelen vuxna som uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån via transporterna har dock minskat de senaste åren. Halterna av luftföroreningar i städerna till följd av framför allt vägtrafiken minskar inte längre i önskvärd takt. Antalet personer som utsätts för buller från trafik och transporter bedöms öka, även om andelen som anser sig vara mycket eller väldigt mycket besvärade av vägtrafikbuller har minskat.

Regeringen bedömer att takten i omställningen till fossilfrihet behöver öka kraftigt för att det ska vara möjligt att nå transportsektorns klimatmål. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2010, men minskningstakten är inte tillräcklig. Utsläppen beräknas, med i juni 2017 befintliga styrmedel, minska

med 33–40 procent till 2030 jämfört med 2010 (Naturvårdsverkets rapport 6879). Det innebär ett utsläppsgap på 6–7 miljoner ton 2030. De förväntade skärpningarna av reduktionsplikten för drivmedel, i enlighet med de indikativa nivåer till 2030 som presenterades i Budgetpropositionen 2018 (prop. 2018/19:1, utg. omr. 20 Allmän miljö- och naturvård), och EU:s koldioxidkrav på lätta och tunga fordon enligt Europeiska kommissionens förslag bedöms kunna ge ytterligare utsläppsminskningar med 3–5 miljoner ton till 2030. Regeringen konstaterar att omställningen till fossilfria transporter vilar på tre ben: energieffektiva fordon, hållbara förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle. Enbart energieffektiva fordon och högre andel förnybara drivmedel kommer inte att räcka för att klara transportsektorns klimatmål om vägtrafiken samtidigt ökar. För att klara de klimatmål som riksdagen har beslutat behövs även styrmedel som syftar till att tillgodose behovet av tillgänglighet samtidigt som trafikarbetet minskar. Andelen transporter med klimat- och energieffektiva transportsätt behöver också öka, bland annat genom en överflyttning från flyg och väg till järnväg och sjöfart. Det handlar även om att styra mot högre beläggings- och fyllnadsgrad, liksom rutt-optimering och samordnade urbana godstransporter. Allt detta inryms inom visionen om ett transporteffektivt samhälle.

Samtidigt noterar regeringen att energieffektiveringen inom respektive trafikslag går långsamt. Det finns ännu inga tydliga tendenser till överflyttning till energieffektivare transportsätt, även om järnvägstrafiken ökat sin andel av persontransportarbetet något. Arbetet med att möjliggöra tyngre lastbilar samt analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas fortskrida. Över tid har transportarbetet ökat relativt i förhållande till trafikmängden. Sedan 2010 har trafikarbetet dock ökat mer än transportarbetet för såväl person- som godstransporter, vilket innebär att effektiviteten i hela transportsystemet har minskat. Andelen kollektivtrafik av persontransportarbetet ökar dock något, liksom även andelen kollektivtrafik som framförs med förnybara drivmedel eller el.

När det gäller transportsystemets påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet noterar regeringen att de negativa effekterna i form av t.ex. viltolyckor, spridning av invasiva arter och utarmning av viktiga biotoper ökar. Åtgärdstakten för

att landskapsanpassa infrastrukturen har ökat något under 2018 men den negativa påverkan har inte minskat på något avgörande sätt sedan målen antogs 2009.

Regeringen bedömer att transportsystemet har utvecklats positivt när det gäller de aspekter av funktionsmålet som rör persontransporter och transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Däremot har utvecklingen över tid varit negativ när det gäller trygghet i transportsystemet. Även avseende tillgänglighet för godstransporter har utvecklingen sedan 2009 varit negativ, även om en positiv utveckling kan skönjas under det senaste året. Sammantaget bedömer därför regeringen att utvecklingen av transportsystemet inte har bidragit till att funktionsmålet i sin helhet har utvecklats i riktning mot målpuppfyllelse.

Regeringen bedömer att transportsystemet över tid har utvecklats positivt när det gäller de aspekter av hänsynsmålet som rör trafiksäkerhet och klimatpåverkan, dock inte i den takt som krävs för att målen ska nås. Däremot är energieffektiviteten, transporternas påverkan på människors hälsa och livsmiljö samt på naturmiljön oförändrad sedan 2009. Sammantaget bedömer regeringen att transportsystemet inte har förändrats på ett avgörande sätt i förhållande till hänsynsmålet.

Det övergripande transportpolitiska målet inkluderar samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen bedömer att transportförsörjningen ännu inte kan anses vara samhällsekonomiskt effektiv. Transporter skapar tillgänglighet men ger också upphov till en rad samhällsekonomiska kostnader som i de flesta fall inte belastar transportörer och resenärer i tillräcklig utsträckning, t.ex. i form av skatter och avgifter. Det motverkar ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av transportsystemet. Regeringen bedömer inte heller att transportförsörjningen är långsiktigt hållbar. Utsläppen från inrikes transporter står alltså för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser och minskningstakten räcker inte för att klara sektorns klimatmål. Fram till 2030 behöver transportsektorns utsläpp av växthusgaser minska från knappt 16 miljoner ton till knappt 6 miljoner ton. Ytterligare åtgärder behövs således vidtas för att säkerställa tillgängligheten i ett fossilfritt transportsystem. Transportsystemet orsakar fortfarande alltför många förtida

dödsfall, dels genom olyckor, dels som en följd av hälsopåverkan från buller och luftföroreningar. Transportsystemets negativa påverkan på landskapets funktioner och värden, inklusive växt- och djurliv, är alltså omfattande. Även om flera viktiga aspekter av det övergripande transportpolitiska målet har utvecklats positivt över tid bedömer regeringen att transportsystemet i sin helhet inte har utvecklats i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet. Mot bakgrund av att riksdagen sedan 2009 avsatt allt mer resurser till den statliga transportinfrastrukturen indikerar utvecklingen vikten av att värna fyrstegsprincipen och att prioritera samhällsekonomiskt effektiva åtgärder i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet.

3.5 Politikens inriktning

En transportpolitik som når klimatmålen och stärker näringslivets konkurrenskraft

Regeringens politik ska säkerställa att Sverige är rustat för en fossilfri framtid. Ambitionen är att klimatomställningen sker på ett sådant sätt att alla har möjlighet att vara en del av lösningen. I dag står transportsektorn för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Transportsystemets utveckling är central om klimatmålen ska nås.

Transportsektorn ställer om

Transporter är avgörande för att hela landet ska leva och växa. Samtidigt är transportsektorn en sektor med betydande utsläpp där det finns möjligheter att genomföra betydelsefulla utsläppsminskningar i närtid. Transportsektorns betydelse för klimatomställningen understryks av att det är den enda sektorn för vilken riksdagen har beslutat om ett sektorsmål. Regeringen tydliggör nu vikten av detta genom att även inkorporera sektorsmålet i den transportpolitiska målstrukturen, som ett etappmål under hänsynsmålet. Trafikanalys föreslår att det av riksdagen beslutade klimatmålet för transportsektorn inom miljömålssystemet även ska utgöra ett etappmål för de transportpolitiska målen. Remissinstanserna är positiva till att klimatmålet för transporter blir ett etappmål under hänsynsmålet, se avsnitt 3.4. Regeringen avser att uppdraga åt relevanta myndigheter om arbete och samverkan för att minska transporterens klimatpåverkan, i linje med Sveriges klimatmål.

För att nå klimatmålen räcker det inte med att Sverige ställer om. Inom ramen för International Transport Forum har Sverige tagit initiativ till ett Joint statement som skrivits under av nio länder om vikten av åtgärder för klimatomställning i transportsektorn. Initiativet kommer att följas upp vid ett högnivåmöte under COP25 i december 2019.

Regeringen ser behov av ett mer ändamålsenligt avgiftssystem som stärker sjöfartens konkurrenskraft och har bättre förutsättningar att styra mot fossilfrihet.

Ökad takt i transportsektorns klimatomställning

Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, men minskningstakten behöver öka betydligt för att transportsektorns klimatmål ska nås.

Trafikarbetets utveckling är en av de faktorer som har haft störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklats. För att transportsektorns klimatmål och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver det svenska samhället bli mer transporteffektivt. Alla delar av samhället behöver ställa om, men förutsättningarna skiljer sig åt, mellan olika delar av landet, mellan människor och mellan olika verksamheter. I glest bebyggda områden är förutsättningarna till exempel inte lika goda som i städer och tätorter för att bygga ut kollektivtrafiken eller använda cykel, exempelvis om antalet resande är få och avstånden är långa. Samtidigt kan det vara lönsamt för den som kör långa sträckor med bil att byta till eldrift. För att skapa förutsättningar för att skala upp åtgärder och öka genomförandetakten i arbetet med att nå klimatmålet behöver stat, kommuner, och andra aktörer utbyta erfarenheter och sprida kunskap. Regeringen har därför uppdragit åt Trafikverket att årligen anordna en resultatkonferens om utvecklingen mot målpåfyllelse för det av riksdagen beslutade klimatmålet för transporter (N2019/01344/TS). I uppdraget ingår även att årligen ta fram en översiktlig beskrivning av pågående arbete med fokus på åtgärder som kan ge stor klimatnytta som är till användning för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till klimatmålet för transporter. Dessutom ingår att skapa en arena om fossilfri tillgänglighet och transporteffektivitet i städer.

Så ställer transportsektorn om

För att ställa om till fossilfria transporter behöver åtgärder genomföras på många plan. För såväl medborgare som näringsliv behöver det vara enkelt och fördelaktigt att vara klimatsmart. Samhället behöver också planeras för god tillgänglighet utan onödigt många eller långa transporter. Regeringen överlämnade i april 2018 skrivelsen om En klimatstrategi för Sverige (2017/18:238), som bland annat innehåller en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering till riksdagen. Regeringen avser också att under 2019 besluta om en klimathandlingsplan, där inriktningen för arbetet med att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045 utvecklas. Se vidare utgiftsområde 20, avsnitt 3.6. Regeringen föreslår att en elektrifieringskommission tillsätts för att

påskynda arbetet med elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar samt andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysa andra möjligheter till elektrifiering.

Regeringen avser också att ta fram en nationell strategi för elektrifiering där elektrifieringens betydelse för att nå ett fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del.

Regeringen föreslår att ett nytt stöd införs för laddinfrastruktur längs större vägar för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd, se vidare utgiftsområde 21, avsnitt 2.7.5.

Flygets stora klimatpåverkan ska minska. Sverige ska ta ledartröjan internationellt för att kunna beskatta fossilt flygbränsle. Regeringen har uppdragit åt Transportstyrelsen att lämna förslag om miljö- och klimatstyrande start- och landningsavgifter. En obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor ska genomföras.

För att Parisavtalet ska genomföras och den globala uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grad arbetar Sverige aktivt vid internationella förhandlingar och dialoger med att sprida budskapet om hur Sverige ställer om till ett fossilfritt välfärdsland, där klimatarbetet bidrar till innovationer, ökad konkurrenskraft och förbättrad hälsa. Sverige ska vara en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet.

Nybyggnation och vidmakthållande i hela landet

Den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med satsningar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Planen omfattar satsningar på bland annat nybyggnation samt upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur. Den nationella planen bidrar till att bygga Sverige starkt och hållbart för nuvarande och kommande generationer. Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det kommer till innovativa och effektiva lösningar. Transportsystemet ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. Klimatanpassningsåtgärder kompletterar insatser för minskad klimat-

påverkan. Dessa båda insatsområden är beroende av varandra och bör samordnas och vara ömsesidigt stödjande i så hög grad som möjligt.

Regeringen anser att fortsatta satsningar på bärrighet och tjälsäkring på det enskilda vägnätet är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Vidare är en väl fungerande järnvägsinfrastruktur viktig för landsbygdens konkurrenskraft. Det handlar bl.a. om att främja spårbundna godstransporter. Inom ramen för propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) görs därför en särskild satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar.

För att kunna realisera regeringens kraftsamling för framtida investerings- och underhållsprojekt inom framför allt järnvägsområdet, krävs fler personer med rätt kompetens för att genomföra arbetet. Samtidigt står infrastruktur- och transportsektorn inför ett omfattande teknikskifte som ställer nya krav på både medarbetare och på tekniken. För att genomföra satsningen och för att klara omställningen till ett modernt och hållbart transportsystem krävs ny kompetens. Utmaningen är en fråga för hela branschen där det krävs en god planering och en samordning inom infrastruktur- och transportsektorn för att skapa en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning. Branschens aktörer samt berörda myndigheter och utbildningsanordnare behöver aktivt arbeta tillsammans med olika insatser och lösningar för att klara kompetensförsörjningen. Regeringen föreslår därför utvidgade ändamål under anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:3 *Trafikverket* som syftar till att ge Trafikverket möjlighet att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö samt regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. Det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.

Regeringen avser att fortsatt arbeta med att genomföra den nationella godstransportstrategin i dialog med berörda aktörer.

Den 21 mars 2018 beslutade regeringen kommittédirektiv om överförande av basunderhåll från Infranord AB till Trafikverket (dir. 2018:24). Utredaren fick i uppdrag att lämna förslag till hur det basunderhåll som bedrivs av Infranord AB för Trafikverkets räkning kan överföras till Trafikverket.

Regeringen beslutade den 8 augusti 2019 om tilläggsdirektiv till utredningen (dir. 2019:47) i vilket utredarens uppdrag breddas och att analysen nu ska avse allt basunderhåll som Trafikverket upphandlar. I uppdraget ingår bl.a. att analysera behovet av långsiktiga marknadsförutsättningar avseende basunderhåll för aktörer verksam på marknaden och föreslå eventuella förändringar i syfte att främja konkurrensen och aktörers vilja att etablera sig på marknaden och att investera i verksamheten. Utredaren ska även analysera om och i så fall hur en överföring i så fall kan ske och om så är fallet, beskriva vilka funktioner, till vilken volym och var det är geografiskt ändamålsenligt att Trafikverket bedriver basunderhåll i egen regi. Senast den 31 december 2019 ska utredningen redovisa sitt arbete.

Minskad klimat- och miljöpåverkan i befintlig och ny infrastruktur

Regeringen anser att det är av vikt att identifiera hur klimatpåverkan, men även annan miljöpåverkan, kan minska i alla delar av transportsystemet.

Trafikverket ställer sedan 2016 klimatkrav i investerings- och underhållsobjekt. Regeringen menar att det är bra att sådana krav ställs i upphandlingsskedet, men att det finns anledning att identifiera hur klimatpåverkan kan minskas under infrastrukturens hela livscykel. Det är viktigt att klimatkrav och andra miljökrav uppdateras i takt med att ny kunskap blir tillgänglig.

När ny infrastruktur byggs påverkas klimatet dels av utsläpp under byggtiden, men även av utformning av infrastruktur vilka båda påverkar användningen av infrastrukturen och därmed utsläppen. Härutöver finns en möjlighet för infrastrukturen att bidra positivt till minskade utsläpp totalt genom klimatpositiva lösningar där infrastrukturen t.ex. kan bidra till elförsörjning.

Arbetet med att landskapsanpassa ny och befintlig infrastruktur behöver fortsätta för att bl.a. motverka barriäreffekter, utarmning av biologisk mångfald, spridning av invasiva arter och viltolyckor. Det är även viktigt att arbetet med att åtgärda förorenade områden bedrivs effektivt.

Nattåg till flera europeiska städer

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att lämna förslag på vilken nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer som bör upphandlas. Regeringen föreslår även medel för att möjliggöra nattågstrafik till europeiska städer.

I uppdraget ingår bland annat att redovisa en tidsplan för genomförandet och bedöma kostnaderna samt hur upphandlingen kan genomföras utifrån gällande regelverk. Sedan tidigare har regeringen avsatt 50 miljoner kronor under 2019 för arbetet. I denna proposition föreslår regeringen att ytterligare 50 miljoner kronor per år avsätts 2020–2022.

Trafikanalys ska ta fram ett kunskapsunderlag med nulägesanalys när det gäller möjligheter att boka biljetter för utlandsresa med tåg samt bedöma vilka initiativ staten kan ta för att branschaktörerna ska underlätta för konsumenterna att boka utlandsresor med tåg.

Förstärkning av trafikavtal

Regeringen föreslår i denna proposition en satsning på anslag 1:7 *Trafikavtal*. Den föreslagna satsningen säkerställer tillgängligheten och transportförsörjningen i lands- och glesbygd. 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. Regeringen föreslår att förstärkningen på anslag 1:7 *Trafikavtal* även ska möjliggöra fortsatt satsning på nattåg till och från norra Sverige inkluderande nattåg till och från Jämtland under perioden 2021–2023.

Nationellt biljettsystem

Regeringen beslutade den 8 augusti 2019 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras (dir. 2019:48). Syftet med utredningen är att ge regeringen beslutsunderlag för hur ett nationellt biljettsystem som omfattar all kollektivtrafik i landet kan skapas. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2020.

Cykling

Under förra mandatperioden beslutade regeringen om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling, den första av sitt slag. Genom strategin vill regeringen bidra till att stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar. En ökad och

säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter samt bidra till en bättre folkhälsa. Cykelstrategin togs fram genom en bred och nära dialog med kommuner, ideella organisationer, myndigheter och andra berörda aktörer. Regeringen betonade i den beslutade cykelstrategin att det fortsatta arbetet för ökad och säker cykling är beroende av berörda aktörers vilja och förmåga att bidra. Inom ramen för de insatsområden som lyftes upp i cykelstrategin har ett antal uppdrag till myndigheter beslutats och återrapporterats. Vidare har särskilda medel avsatts för att främja området. Inriktningen för det fortsatta arbetet är att fortsätta genomförandet av strategin samt att följa upp och utvärdera de insatser som redan genomförts.

Förnyelse av den svenska isbrytarflottans isbrytare i Atle-klassen

Staten har genom Sjöfartsverket sedan början av 1970-talet säkerställt att sjötrafik kan bedrivas till samtliga hamnar av betydelse och då även om det råder stränga vinterförhållanden. Industrin skulle inte kunna fungera på ett rationellt och effektivt sätt om inte import- och exportvägarna fungerade året om. Verksamheten består av fem isbrytare som i dag finansieras via farledsavgifterna. Sjöfartsverket förvaltar statens isbrytare och ansvarar för verksamheten gör bedömningen att om verket även fortsättningsvis ska kunna utföra sitt uppdrag att tillhandahålla effektiva och pålitliga isbrytjänster bör en förnyelseprocess av de tre isbrytarna i Atle-klassen påbörjas.

Regeringen anser att det är viktigt att isbrytningsverksamheten fortsatt kan möta de behov som finns inför framtiden. Regeringen vill även betona vikten av ett totalförsvarsperspektiv i den fortsatta dialogen mellan Sjöfartsverket, Försvarsmakten och Kustbevakningen avseende nästa generations isbrytare. Sjöfartsverket har därför påbörjat ett arbete som kommer att ge ett underlag till regeringen med de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare i Atle-klassen.

Sverige ska vara en permanent världsutställning för hållbara innovationer på transportområdet

Elvägar

Sverige är ledande i arbetet med att utveckla elvägar. Genom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike kommer arbetet med

teknikutveckling och standardisering att utvecklas och stärkas. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram.

Utveckling av nya mobilitetslösningar

Utvecklingsområden som bidrar till digitalisering, elektrifiering och automatisering av mobiliteten är en självklar del av omställningen till ett hållbart transportsystem med hög transporteffektivitet och minskade utsläpp av växthusgaser. En stor del av transportarbetet sker i dag på väg, samtidigt som kapacitetsutnyttjandet är lågt och tillgängligheten behöver utvecklas. Digitaliseringen samt uppkopplade och automatiserade transporter har, om den utvecklas på rätt sätt, potential att kunna bidra positivt till nya lösningar som ökar tillgängligheten samtidigt som klimatmålen nås.

Regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter har bland annat valt att fokusera och kraftsamla kring automation, digitalisering och elektrifiering. En del av detta är försök med uppkopplade, automatiserade, delade, elektriska fordon i samhällslösningar.

För att möta den pågående regelutvecklingen internationellt vad gäller frågor som användning av uppkopplade, högt och fullt automatiserade fordon, förare utanför fordonet eller nya regler för godkännande eller verifiering av automatiska körsystem krävs en beredskap för vad detta innebär för Sverige. Regeringen bereder mot denna bakgrund förslagen om regler för uppkopplade och automatiserade fordon i betänkandet Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU2018:16).

Infrastruktur och digitalisering

Den ökade andelen uppkopplade fordon och digitaliseringen inom transportområdet har potential att ge bättre och snabbare information och möjligheter att kommunicera. Geostaket är en teknik som kan bidra till en bättre miljö, säkrare resor och en mer effektiv användning av infrastrukturen, samtidigt som tillgängligheten ökar. Att använda geostaketlösningar kan dock kräva en utveckling av de legala förutsättningar och de tekniska möjligheterna.

Innovationer på transportområdet

Genom samverkan mellan akademi, näringsliv och det offentliga kan Sverige kraftsamla för att lösa problem och överbygga utmaningar som samhället står inför. Arbetet med innovationer på transportområdet är viktigt för möjligheterna att

nå de transportpolitiska målen och klimatmålen. Regeringen kommer därför att följa upp och utveckla det arbete som bedrivits inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter.

Ordning och reda på vägarna

En stor del av de dödsolyckor som sker i arbetet är trafikolyckor. Även bland arbetsolyckor som leder till allvarliga personskador är trafikolyckor en av de vanligaste olyckstyperna. Det ska vara säkert på våra vägar, både för personer som arbetar vid en vägarbetsplats och för trafikanterna. Det är viktigt att arbetsinsatser på väg, såväl åtgärder vid oförutsedda händelser såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt räddningsarbete vid trafikolyckor, som åtgärder vid planerade vägarbeten kan ske på ett säkert sätt. Regeringen uppdrog den 29 augusti 2019 åt Transportstyrelsen att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet, och att analysera möjliga åtgärder för att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön vid planerade vägarbeten och vid oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt trafikolyckor och att vid behov lämna författningsförslag (I2019/02305/TM).

Översyn av kontrollverksamheten gällande yrkestrafiken

Sedan 2012 har det vidtagits en rad åtgärder riktade mot yrkestrafik i syfte att främja transportpolitisk måluppfyllelse i allmänhet och sund konkurrens, trafiksäkerhet och en god arbetsmiljö inom yrkestrafiken i synnerhet. Bland dessa åtgärder kan nämnas sanktionsavgifter vid cabotageöverträdelser, klampning, krav på vinterdäck och ett tydligare beställaransvar. Detta har dock inte visat sig vara tillräckligt. För att reglerna för yrkestrafik ska få den styrande effekt som de syftar till är det av stor vikt att kontrollverksamheten av yrkestrafiken är effektiv och av tillräcklig omfattning.

Mot denna bakgrund beslutade regeringen den 26 augusti 2019 om att en särskild utredare ska genomföra en översyn av hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att öka regelefterlevnaden ytterligare (dir. 2019:51). I uppdraget ingår också

att föreslå ytterligare sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter, analysera behovet av ett system med trafiksäkerhetskontrollanter samt utreda förutsättningarna för att utföra sållningsprov avseende narkotika i trafiken.

EU:s mobilitetspaket

Sedan sommaren 2017 har det pågått förhandlingar mellan medlemsstaterna avseende det så kallade mobilitetspaketet. Paketet innehåller ett stort antal förslag som Europeiska kommissionen har lagt fram i tre olika omgångar. Bland annat gäller förslagen villkor för tillträdet till den inre marknaden för vägtransporter, t.ex. vilka regler som ska gälla för cabotagetransporter, dvs inrikestransporter i ett annat land än 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, vägavgifter, det s.k. Eurovinjettdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer). Förhandlingarna förutses fortsätta in på det nya året och den svenska regeringen kommer att fortsatt verka för Sveriges prioriteringar i mobilitetspaketets olika delar.

Ett hållbart transportsystem är säkert

Sverige ska vara ledande i det globala trafiksäkerhetsarbetet

Sverige har genom arbetet med nollvisionen – det långsiktiga målet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas efter de krav som följer av detta – en lång erfarenhet av att systematiskt arbeta med att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken. Regeringen fortsätter att arbeta med hög ambition och pekar ut riktningen för det fortsatta arbetet med nollvisionen, se vidare avsnitt 3.5.2.

Trafikverket har regeringens uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet (N2016/05493/TS). Trafikverket har tagit fram en aktionsplan med åtgärder som ska genomföras under de tre kommande åren för att öka trafiksäkerheten. Planen har tre priorite-

rade insatsområden: rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Regeringen ser positivt på arbetet och bedömer att det systematiska trafik-säkerhetsarbetet bör fortsätta.

Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att se över de transportpolitiska preciseringarna, beskriva hur styrning och uppföljning sker kopplat till de transportpolitiska målen och vid behov lämna förslag till förändringar (N2016/05490/TS, N2016/05492/TS). Trafikanalys skulle vad avser preciseringar för trafiksäkerhet föreslå trafikslagsöverskridande preciseringar om det är lämpligt. Trafikanalys har redovisat uppdragen i rapporterna Ny målstyrning för transportpolitiken (Rapport 2017:1) och Ny målstyrning för trafiksäkerheten (Rapport 2017:12). Rapporterna har remitterats. Regeringen avser att ta fram ett nytt etappmål.

En hög trafiksäkerhet är en del i ett hållbart samhälle. Den 19–20 februari 2020 anordnar Sverige, i samarbete med världshälsoorganisationen WHO, den tredje globala trafiksäkerhetskonferensen. Konferensen ska utvärdera FN:s globala trafiksäkerhetsplan och är ett avstamp för det fortsatta globala trafiksäkerhetsarbetet. Målet är att sluta en överenskommelse om inriktningen för det fortsatta arbetet fram till 2030. Konferensen väntas samla ministerledda delegationer från ett åttiotal länder.

3.6 Budgetförslag

3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.18 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Belopp
2018	Utfall	23 439 516		3 261 038
2019	Anslag	25 577 423 ¹	Utgifts-prognos	24 782 337
2020	Förslag	25 783 982		
2021	Beräknat	30 463 791 ²		
2022	Beräknat	30 999 081 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 29 910 448 tkr i 2020 års prisnivå.

³ Motsvarar 29 841 241 tkr i 2020 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m., 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 tillgänglighetsanpassningsbidrag), statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och

- omlastning av gods till transporter med låga utsläpp,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering 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),
- 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 funktionsnedsättning,
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet,
- investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst, samt
- att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

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.

Sverigeförhandlingen har under det första halvåret 2017 tecknat överenskommelser med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen godkände dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, den 28 juni 2018 (N2018/07821/TIF).

Regeringen beslutade den 28 juni 2018 om statlig medfinansiering av Ultunalänken mellan Bergsbrunna och Södra staden, Uppsala kommun i form av en spårväg (N2018/03942/SPN).

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 ett investeringsstöd om 250 miljoner kronor till Sälens flygplats (Scandinavian Mountains Airport AB). Trafikverket har den 1 juni 2018 ingått 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 bland annat följande tjänster:

- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Materielservice.
- Utbildningsverksamhet.
- Uthyrning av järnvägsfordon.
- Upprätthållande av ett lager av reservbro-materiel.
- Elektroniska kommunikationstjänster.

Av 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 att intäkterna från andra avgifter kommer att uppgå till 140 miljoner kronor 2020 och till 140 miljoner kronor 2021. Av dessa bedöms intäkterna från kvalitetsavgifter vara 88 miljoner kronor 2020 och 88 miljoner kronor 2021. Trafikverkets kostnader för betal-

ning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och i trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket belastar anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 52 miljoner kronor 2020 och 52 miljoner kronor 2021.

Från och med den 1 juli 2018 har regress införts som ett komplement till kvalitetsavgifterna. Regress är ett ersättningssystem där järnvägsföretagen kan söka kompensation för förseningar som Trafikverket orsakar. Regresskraven bedöms av Trafikverket uppgå till 140 miljoner kronor för 2020 och 140 miljoner kronor för 2021.

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 2019 beräknas uppgå till 15 miljoner kronor.

Tabell 3.19 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	2020	2021
Färjerederiet		
Intäkter	100 000	102 000
Kostnader efter finansnetto	98 500	100 200
Resultat efter finansnetto	1 500	1 800
Kostnadstäckning i procent	102	102
Trafikverksskolan (Utbildning)		
Intäkter	64 300	69 300
Kostnader efter finansnetto	60 100	69 800
Resultat efter finansnetto	4 200	-500
Kostnadstäckning i procent	107	99
Fordonsresurser		
Intäkter	73 000	73 000
Kostnader efter finansnetto	42 400	44 800
Resultat efter finansnetto	30 600	28 200
Kostnadstäckning i procent	172	163
Övriga avgifter för uppdragsverk- samhet¹		
Intäkter	2 684 000	2 779 000
Kostnader	2 673 300	2 782 500
Resultat	10 700	-3 500
Kostnadstäckning i procent	100	100
Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	80 000	80 000
Kostnader	80 000	80 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Riksväg 50 Motala		
Intäkter	18 000	18 000
Kostnader	18 000	18 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
E 4 Sundsvall		
Intäkter	46 000	46 000
Kostnader	46 000	46 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Förarprovavgifter		
Intäkter	568 000	575 000
Kostnader	547 000	565 000
Resultat	21 000	10 000
Kostnadstäckning i procent	104	102
Banavgifter		
Intäkter	2 052 000	2 195 000
Kostnader	2 052 000	2 195 000
Resultat	0	0

Kostnadstäckning i procent	100	100
Sjöfartsstöd		
Intäkter	3 000	3 000
Kostnader	3 000	3 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

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

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.20.

Tabell 3.20 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	2020	2021
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	19 000	19 000
Kostnader	19 000	19 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Investeringsplan för Trafikverket

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringsåtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för tranpostinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029

(N2018/03462/TIF, m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret 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 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 kommer att uppgå till 33 268 miljoner kronor under 2020, se tabell 3.21.

I jämförelse med investeringsplanen som redovisades i budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1 utg.omr. 22) har vissa förändringar skett mellan åren till följd av förändrad produktionstakt av investerings respektive reinvesteringsåtgärder.

Tabell 3.21 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Järnvägsinvesteringar	9 595	10 445	13 598	16 280	15 956
Järnväg – nationell plan	9 081	10 048	13 148	16 064	15 627
varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg	243	0	1 893	1 428	1 247
Järnväg – regional plan	514	397	450	216	329
Väginvesteringar	10 442	10 628	13 669	15 713	13 780
Väg – nationell plan	8 247	8 822	11 651	13 413	11 477
varav objekt finansierade med trängselskatt i Stockholm	1 600	3 547	5 782	6 370	4 945
varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg	515	2	7	348	447
Väg – regional plan	2 195	1 806	2 018	2 300	2 303
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	20 037	21 073	27 267	31 993	29 736
varav investeringar i anläggningstillgångar ¹					
Järnvägsanläggningar	10 060	10 025	13 050	15 613	15 286
Väganläggningar	9 977	10 459	13 446	15 381	13 281
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	20 037	20 484	26 496	30 994	28 567
Finansiering					
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	16 976	16 139	17 107	21 237	21 005
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk	104	43	0	0	0
Anslag 1:11 Trängselskatt Stockholm	1 544	1 987	1 109	1 076	1 259
Anslag 1:14 Trängselskatt Göteborg	758	2	1 502	863	894
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	1 516	5 446	6 444	4 493
Förskotteringslån	-188	-337	-353	0	-23
Medfinansiering	842	1 723	2 456	2 373	2 108
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	20 037	21 073	27 267	31 993	29 736
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Reinvesteringar i järnvägar	2 350	3 449	3 316	4 641	4 968
Reinvesteringar i vägar	2 190	2 231	2 685	2 788	1 847
varav bärighet och tjälsäkring	1 161	1 140	1 245	1 489	1 534
Summa utgifter för vidmakthållande	4 540	5 680	6 001	7 429	6 815
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Järnvägsanläggningar	2 320	3 449	3 316	4 641	4 968
Väganläggningar	2 105	2 231	2 685	2 788	1 847
Beredskapstillgångar	0	0	0	0	0
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	4 425	5 680	6 001	7 429	6 815
Finansiering					
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	4 527	5 672	5 995	7 423	6 809
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0
Medfinansiering	13	8	6	6	6
Summa finansiering av vidmakthållande	4 540	5 680	6 001	7 429	6 815
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	24 577	26 753	33 268	39 422	36 551
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	24 462	26 164	32 497	38 423	35 382

¹ Beloppet avviker med 806 miljoner kronor från anläggningstillgångar som har redovisats i myndighetens årsredovisning 2018 och beror på invärdering av utgifter från tidigare år har gjorts på järnväg.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 112 482 000 000 kronor 2021–2050.

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,

såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbottenbanan. 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 avtal om sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontrakt- eller avtalstecknandet 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 till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2020 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 112 482 000 000 kronor 2021–2050.

Tabell 3.22 Beställningsbemyndigande för anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2050
Ingående åtaganden	80 205 639	92 887 603	101 521 851			
Nya åtaganden	24 089 919	27 549 956	31 347 021			
Infriade åtaganden	-11 407 955	-18 915 708	-21 686 444	-23 347 183	-18 697 872	-69 137 373
Utestående åtaganden	92 887 603	101 521 851	111 182 428			
Erhållet/förslaget bemyndigande	121 029 000	128 439 700	112 482 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterat med underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2020 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 45 500 000 000 kronor.

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. Sedan 2017 har Trafikverket även ansökt om samt beviljats medfinansiering i de s.k. blandingutlysningarna inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, där projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas.

Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen. Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen 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 3.23 (beräknad nettoupplåning) innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda sparade 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 har därefter kommit överens om betalstationer ska lokaliseras till den norska delen av den nya Svinesundsförbindelsen och att avgifter ska tas ut med stöd av automatiska betalstationer. Med anledning av det undertecknade avtalet med den norska regeringen under 2015 ett nytt avtal med den norska regeringen avseende den nya Svinesundsförbindelsen. Det nya avtalet är ett konsoliderat avtal som ersätter det ursprungliga avtalet från 2002. De svenska lånen för Svinesundsförbindelsen beräknas vara slutamorterade 2020.

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 Tollerod–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Bäberg–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 transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen 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 52 000 miljoner kronor i enlighet med den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar.¹

¹ Planeringsramen i 2017 års prismet 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 Infrastruktur för framtiden – Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

(prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2029 och komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2018–2029 som uppgår till 622,5 miljarder kronor.

Tabell 3.23 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	Skuld 2018- 12-31	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026– 2029	Skuld 2029- 12-31
Broinvesteringar	25	-6	-2	-2	-1	-1	-1	-1	-4	7
EI- och teleanläggningar	5 405	-186	-186	-186	-186	-186	-186	-186	-744	3 359
E6 Svinesundsförbindelsen	265	-59	-206	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	48	-48								
Prioriterade vägprojekt	3 883	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-960	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	13 393	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-2 468	6 606
Botniabanan	13 235	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-1 716	8 516
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	0	40	320			-360				
Delsumma investeringar som lånefinansierats	36 254	-1 545	-1 360	-1 474	-1 473	-1 833	-1 473	-1 473	-5 892	19 731
E 4 Sundsvall	1 200	-57	-37	-35	-30	-28	-31	-33	-56	893
Rv 50 Motala–Mjölby	433	-18	-7	-6	-6	-7	0	-1	-11	377
Västsvenska infra- strukturpaketet(vägar)	0	0	7	8	197	230	231	257	5	935
Västsvenska infra-strukturpaketet (bana)	0	0	390	905	604	684	707	1 329	464	5 083
Skurubron	0	0	458	254	-34	-24	-25	-26	-114	489
Investeringar i Stockholmsregionen	0	1 516	4 591	5 277	3 676	3 217	2 125	1 759	2 450	24 611
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	1 633	1 441	5 402	6 403	4 407	4 072	3 007	3 285	2 738	32 388
Summa	37 887	-104	4 042	3 389	2 934	2 239	1 534	1 812	-3 154	52 119

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Tabell 3.24 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	...2029
Broinvesteringar	25	19	17	15	14	13	12	11	7
El- och teleanläggningar	5 405	5 219	5 033	4 847	4 661	4 475	4 289	4 103	3 359
E6 Svinesundsförbindelsen	265	206	0	0	0				
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	48								
Prioriterade vägprojekt	3 883	3 643	3 403	3 163	2 923	2 683	2 443	2 203	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	13 393	12 776	12 159	11 542	10 925	10 308	9 691	9 074	6 606
Botniabanan	13 235	12 806	12 377	11 948	11 519	11 090	10 661	10 232	8 516
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	0	40	360	360	360	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	36 254	34 709	33 349	31 875	30 402	28 569	27 096	25 623	19 731
E 4 Sundsvall	1 200	1 143	1 106	1 071	1 041	1 013	982	949	893
Rv 50 Motala–Mjölby	433	415	408	402	396	389	389	388	377
Västsvenska infra-strukturpaketet (vägar)	0	0	7	15	212	442	673	929	935
Västsvenska infra-strukturpaketet (bana)	0	0	390	1 295	1 899	2 583	3 290	4 620	5 083
Skurubron	0	0	458	712	678	654	629	603	489
Investeringar i Stockholmsregionen	0	1 516	6 107	11 384	15 060	18 277	20 402	22 161	24 611
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	1 633	3 074	8 476	14 879	19 286	23 358	26 365	29 650	32 388
Summa	37 887	37 783	41 825	46 754	49 688	51 927	53 461	55 273	52 119

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US). Den totala beräknade låneskulden uppgår 2026 till 59 163 miljoner kronor, 2027 till 57 379 miljoner kronor och 2028 till 55 095 miljoner kronor. Av utrymmesskal redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2018–2025 samt 2029.

Tabell 3.25 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	...2029
Lån i Riksgäldskontoret									
Räntor vägar	42	41	47	46	49	53	64	88	53
Amorteringar vägar	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	227	258	255	249	250	287	338	356	398
Amorteringar järnvägar	803	803	803	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan	133	167	173	179	184	210	253	278	330
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan villkorsslån	4	12	13	14	15	18	23	26	37
Total anslagsbelastning	1 878	1 950	1 960	1 960	1 970	2 040	2 150	2 220	2 290

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US). Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2026 till 2 270 miljoner kronor, 2027 till 2 400 miljoner kronor och 2028 till 2 340 miljoner kronor. Av utrymmesskal redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2018–2025 och 2029.

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 anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) med 1 000 miljoner kronor 2020.

Kompetensförsörjning

Regeringen ser ett behov av åtgärder inom infrastruktur- och transportsektorn som kan avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen, framför allt utbildningsinsatser med inriktning mot järnvägssektorn. Regeringen anser därför att anslaget även bör få användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Nytt anslag för viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

Under anslaget budgeterades i budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1) medel för åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Enligt regeringens bedömning är det lämpligt att åtagandet budgeteras under separat anslag, bl.a. mot bakgrund av att utgifterna av-

seende investeringar avser räntor och avskrivning, till skillnad från vad som är fallet i övrigt under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Anslaget minskas därför med 157 000 000 kronor 2020 samt med 231 000 000 kronor fr.o.m. 2021.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.26 Utveckling av anslag Statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Trafikverkets disposition	23 388 556	25 438 624	24 647 484	25 724 083	30 428 966	30 963 527
Större investeringar i nationell plan ¹	13 232 405	14 695 695	14 426 443	14 769 491	18 133 027	18 025 472
Väginvesteringar	4 643 709	4 247 320	3 747 399	3 102 179	4 135 491	5 064 141
Järnvägsinvesteringar	7 954 799	10 082 539	9 853 614	10 670 717	13 622 536	12 798 331
Sjöfartsinvesteringar	458 359	315 542	774 702	996 595	375 000	163 000
Luftfartsinvesteringar	175 538	50 294	50 728	0	0	0
Övriga investeringar	2 880 235	3 462 709	3 273 773	3 604 924	4 456 852	4 648 950
Trimning och effektivisering samt miljö- investeringar	2 446 917	2 462 709	2 619 773	2 604 924	3 456 852	3 648 950
Stadsmiljöavtal	433 318	1 000 000	654 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000
Investeringar i regional plan	3 038 924	2 877 381	2 892 800	2 894 975	3 305 300	3 427 240
Övrig verksamhet	1 996 970	2 014 298	2 071 470	2 147 960	2 103 226	2 279 167
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 204 950	1 214 518	1 219 724	1 223 808	1 231 096	1 323 714
Forskning och innovation	313 914	348 780	359 046	353 152	352 130	434 685
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro- konsortiet	478 106	451 000	492 700	571 000	520 000	520 768
Totalförsvarsöverenskommelsen	13 182	13 180	12 998	13 000	13 000	13 000
Bidrag till avgiftsfri kollektiv trafik för skol- ungdomar under sommarlovet	348 952	0	0	0	0	0
Räntor och återbetalning av lån ²	1 877 888	2 375 361	1 970 000	2 293 733	2 417 561	2 569 698
Räntor och återbetalning av lån för vägar	281 585	318 546	285 000	335 020	331 831	334 000
Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 596 303	2 056 815	1 685 000	1 958 713	2 085 730	2 235 698
Kammarkollegiets disposition	14 013	27 193	27 245	27 199	1 432	1 460
Medel till andra myndigheter för rättegångs- kostnader m.m.	900	1 846	1 898	1 399	1 432	1 460
Bidrag till kommuner för kostnader kopplat till fordonsmålvakter	13 113	25 347	25 347	25 800	0	0
Totalförsvarsöverenskommelse						
Transportstyrelsens disposition	5 481	9 382	9 112	9 300	9 400	9 600
Luftfartsverkets disposition	24 728	93 112	89 114	9 300	9 600	9 800
Sjöfartsverkets disposition	6 738	9 112	9 382	9 100	9 300	9 500
Regeringskansliets disposition				5 000	5 093	5 194
Summa	23 439 516	25 577 423	24 782 337	25 783 982	30 463 791	30 999 081

¹ Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 100 miljoner kronor.² Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 2,5 procent 2020, 2,7 procent 2021 och 3,1 procent 2022. 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 3.25. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Tabell 3.27 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	25 577 423	25 577 423	25 577 423
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	449 298	930 792	1 459 136
Beslut	-242 739	3 955 575	3 962 522
Varav BP20 ³	-152 000	-226 000	-226 000
Varav ³			
Åtgärder och investeringar samt drift avseende viss infrastruktur f	-157 000	-231 000	-231 000
Elektrifieringskommission	5 000	5 000	5 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	25 783 982	30 463 791	30 999 081

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 25 783 982 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 30 463 791 000 kronor respektive 30 999 081 000 kronor.

3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.28 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

År	Utfall	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2018	Utfall	22 999 057	-577 726	
2019	Anslag	23 617 698 ¹		23 555 328
2020	Förslag	24 655 015		
2021	Beräknat	26 758 960 ²		
2022	Beräknat	27 283 230 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 26 272 911 tkr i 2020 års prinsnivå.

³ Motsvarar 26 264 180 tkr i 2020 års prinsnivå.

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,
- 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,
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar, samt
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägs- trafik.

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 2020 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 000 000 000 kronor 2021–2038.

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. Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. 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 genomförande av åtgärder. 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 2020 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 000 000 000 kronor 2021–2038.

Tabell 3.29 Beställningsbemyndigande för anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2038
Ingående åtaganden	21 355 000	22 953 944	27 273 140			
Nya åtaganden	12 055 293	18 368 525	15 400 000			
Infriade åtaganden	-10 456 349	-14 049 329	-15 150 819	-10 648 544	-6 716 060	-10 157 717
Utestående åtaganden	22 953 944	27 273 140	27 522 321			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	28 745 000	29 246 900	28 000 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterat med underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

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 anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* 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 4 000 miljoner kronor 2020. Av ökningen med 4 000 miljoner kronor 2020 avser 900 miljoner kronor vägunderhåll och 3 100 miljoner kronor järnvägsunderhåll.

Satsning på transportinfrastruktur i landsbygd

Regeringen anser att fortsatta satsningar, på t.ex. särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägnas funktion och bärighet, är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Vidare är en väl fungerande järnvägsinfrastruktur viktig för

landsbygdens konkurrenskraft. Det handlar bl.a. om att främja spårbundna godstransporter. Inom ramen för landsbygdspropositionen (prop. 2017/18:179) görs därför en särskild satsning för att förbättra de enskilda vägnas funktion och bärighet med 354 miljoner kronor och underhåll av järnvägar 300 miljoner kronor under perioden 2020–2022.

Anslaget ökas därför med 218 miljoner kronor 2020, 218 miljoner kronor 2021 och 218 miljoner kronor 2022.

Förstärkning av trafikavtal

Regeringen föreslår en satsning på anslaget 1:7 *Trafikavtal*. De föreslagna åtgärderna säkerställer tillgängligheten och transportförsörjningen i lands- och glesbygd. 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.

Anslaget minskas därför med 92 miljoner kronor per år under perioden 2020–2023. Anslag 1:7 *Trafikavtal* ökas med motsvarande belopp.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.30 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2018	Budget 2019	Prognos 2019	Förslag 2020	Förslag 2021	Förslag 2022
Vidmakthållande väg	13 487 702	14 063 071	13 266 151	14 192 210	14 475 378	14 752 617
Drift och underhåll	11 195 458	11 621 412	11 038 022	11 677 527	11 683 359	11 898 458
Bärighet och tjälsäkring	1 150 544	1 230 550	1 084 206	1 241 967	1 484 467	1 529 698
Bidrag för drift av enskild väg	1 141 701	1 211 109	1 143 923	1 272 716	1 307 552	1 324 461
Vidmakthållande järnväg	9 315 967	9 319 533	10 052 071	10 152 114	11 966 289	12 205 693
Drift, underhåll och trafikledning	9 315 967	9 319 533	10 052 071	10 152 114	11 966 289	12 205 693
Forskning och innovation	182 323	235 094	237 106	310 691	317 293	324 920
Skogsstyrelsens disposition – Gröna näringar	13 064					
Summa	22 999 057	23 617 698	23 555 328	24 655 015	26 758 960	27 283 230

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Tabell 3.31 Härlledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	23 571 698	23 571 698	23 571 698
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	414 314	858 056	1 344 971
Beslut	669 003	2 329 205	2 366 559
Varav BP20 ³	126 000	126 000	126 000
Varav ³			
Förstärkning av trafikavtal	-92 000	-92 000	-92 000
Vägunderhåll bärighet och tjälsäkring	118 000	118 000	118 000
Järnvägsunderhåll	100 000	100 000	100 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	24 655 015	26 758 960	27 283 230

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 24 655 015 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 26 758 960 000 kronor respektive 27 283 230 000 kronor.

3.6.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.32 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2018	Utfall	1 417 666		4 489
2019	Anslag	1 396 577 ¹	Utgifts-prognos	1 397 769
2020	Förslag	1 421 782		
2021	Beräknat	1 438 265 ²		
2022	Beräknat	1 459 642 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 416 679 tkr i 2020 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 416 678 tkr i 2020 års prisnivå.

administration, 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 får även användas till utgifter för att samordna med branschaktörer och utbildningsanordnare när det gäller åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

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. Anslaget får även användas för uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Regeringens överväganden

Kompetensförsörjning

Regeringen ser ett behov av åtgärder inom infrastruktur- och transportsektorn som kan avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen. De verksamhetsökningar som följer av de mycket stora resurstillskotten inom ramen för den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen tillsammans med stora pensionsavgångar de närmaste åren kräver effektiva insatser och mer riktade åtgärder med inriktning mot framför allt järnvägssektorn. Regeringen anser därför att anslaget 1:3 *Trafikverket* även bör få användas till utgifter för att samordna med branschaktörer och utbildningsanordnare när det gäller åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personal-

Förslag och beräkningar

Tabell 3.33 Härlledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:2 Trafikverket

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	1 396 577	1 396 577	1 396 577
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	25 205	46 869	68 323
Beslut		-5 181	-5 258
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 421 782	1 438 265	1 459 642

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 1 421 782 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 1 438 265 000 kronor respektive 1 459 642 000 kronor.

3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.34 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2018	Utfall	188 308		
2019	Anslag	188 308 ¹	Utgifts-prognos	188 308
2020	Förslag	188 308		
2021	Beräknat	188 308		
2022	Beräknat	188 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 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 3.35 Härlledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	188 308	188 308	188 308
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	188 308	188 308	188 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19: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 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.36 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2018	Utfall	62 284		
2019	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2020	Förslag	62 284		
2021	Beräknat	62 284		
2022	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 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 3.37 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor			
	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19: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 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.38 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor				
2018	Utfall	78 542	Anslags-sparande	88 771
2019	Anslag	183 313 ¹	Utgifts-prognos	108 313
2020	Förslag	88 013		
2021	Beräknat	88 013		
2022	Beräknat	88 013		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 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 även användas till ökat driftsstöd till följd av flygskatten till icke statliga flygplatser i Norrland. Vidare får anslaget 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

Från anslaget får Trafikverket använda 68 513 000 kronor för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten.

Av anslaget får Trafikverket använda 10 000 000 kronor för att täcka kostnader för sådana flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster inom ramen för tillämpningen av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

Vidare får Trafikverket använda 9 500 000 för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

Regeringen har för perioden 2020–2022 inte avsatt medel för kompensation till flygplatser i Norrland med anledning av flygskatten.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.39 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor			
	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	126 313	126 313	126 313
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	88 013	88 013	88 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 88 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 88 013 000 kronor respektive 88 013 000 kronor.

3.6.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2018	Utfall	961 099	-16 099	
2019	Anslag	1 036 000 ¹		1 075 363
2020	Förslag	1 050 000		
2021	Beräknat	1 058 000		
2022	Beräknat	1 038 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 700 000 000 kronor 2021–2027.

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 2020 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 700 000 000 kronor 2021–2027.

Tabell 3.41 Beställningsbemyndigande för anslag 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2027
Ingående åtaganden	5 483 300	5 101 220	4 969 920			
Nya åtaganden	587 620	828 400	1 526 600			
Infriade åtaganden	-969 700	-959 700	-942 000	-851 000	-831 000	-3 872 520
Utestående åtaganden	5 101 220	4 969 920	5 554 520			
Erhållet/förslaget bemyndigande	5 545 000	4 971 200	5 700 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterat med underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

Regeringens överväganden

Förstärkning av Trafikavtal

Regeringen föreslår en satsning på anslaget. De föreslagna åtgärderna säkerställer tillgängligheten och transportförsörjningen i lands- och glesbygd. 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. Regeringen föreslår en förstärkning av anslag 1:7 *Trafikavtal* med totalt 713 miljoner kronor under perioden 2020–2023. Förstärkningen omfattar även en fortsatt satsning på nat-

tåg till och från Jämtland under perioden 2021–2023.

Anslaget ökas därför med 92 miljoner kronor 2020, 207 miljoner kronor 2021, 207 miljoner kronor 2022, 207 miljoner kronor 2023 samt med 40 miljoner kronor under 2024 och 2025. Satsningen finansieras delvis genom att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 92 miljoner kronor per år under perioden 2020–2023.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.42 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	960 000	960 000	960 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	90 000	98 000	78 000
Varav BP20	92 000	207 000	207 000
Varav			
Förstärkning av trafikavtal	92 000	207 000	207 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 050 000	1 058 000	1 038 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 050 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 1 058 000 000 kronor respektive 1 038 000 000 kronor.

3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet**Tabell 3.43 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2018	Utfall	28 570		187
2019	Anslag	28 757 ¹	Utgifts-prognos	28 426
2020	Förslag	28 757		
2021	Beräknat	28 757		
2022	Beräknat	28 757		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden*Förslag och beräkningar***Tabell 3.44 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:8 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	28 757	28 757	28 757
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	28 757	28 757	28 757

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19: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 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 28 757 000 kronor respektive 28 757 000 kronor.

3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**Tabell 3.45 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2018	Utfall	53 157		383
2019	Anslag	54 181 ¹	Utgifts-prognos	53 705
2020	Förslag	53 035		
2021	Beräknat	51 870 ²		
2022	Beräknat	47 375 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 51 065 tkr i 2020 års prisnivå.

³ Motsvarar 45 927 tkr i 2020 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 transportforskningsinstitutets deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas för inrättandet och driften av ett nationellt kunskapscentrum om cykling.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.46 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)	Akkumu- lerat resultat
Utfall 2018	50 069	43 226	6 844	19 226
(varav tjänsteexport)	3 403	3 454	-51	-159
Prognos 2019	51 730	49 630	2 100	21 326
(varav tjänsteexport)	4 050	4 050	0	-159
Budget 2020	52 750	52 150	600	21 926
(varav tjänsteexport)	4 250	4 250	0	-159

Källa: Statens väg- och transportforskningsinstituts budgetunderlag för 2020–2022 inkl. kompletterande underlag (I2019/00348/US).

Regeringens överväganden

Det nationella transportforskningsbiblioteket BIC Regeringen föreslår att medel för drift av det nationella transportforskningsbiblioteket BIC dras ned. Regeringen föreslår därför att anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 2 000 000 kronor 2020, 4 000 000 kronor 2021 samt 4 000 000 kronor 2022 och framåt.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.47 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	54 181	54 181	54 181
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	854	1 721	2 590
Beslut	-2 000	-4 032	-9 396
Varav BP20 ³	-2 000	-4 000	-4 000
Varav ³			
Avveckling VTI:s bibliotek	-2 000	-4 000	-4 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	53 035	51 870	47 375

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 53 035 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2020. För 2021 och 2022 beräk-

nas anslaget till 51 870 000 kronor respektive 47 375 000 kronor.

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

Tabell 3.48 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

2018	Utfall	103 558	Anslags- sparande	475 837
2019	Anslag	150 000 ¹	Utgifts- prognos	93 905
2020	Förslag	150 000		
2021	Beräknat	150 000		
2022	Beräknat	150 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 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 enligt 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

Transeuropeiska transportnät (TEN-T) är EU:s instrument för att främja uppbyggnaden av ett effektivt transportsystem i EU. TEN-T fastställer att transportnätet består av ett stomnät och ett övergripande nät. Båda nivåerna omfattar alla trafikslagen inklusive intermodala plattformar och inre vattenvägar. Under 2019 har Europeiska kommissionen inlett en översyn av den nu gällande förordningen, Europaparlamentet och Rådets förordning nr 1315/2013 om unionens

riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, TEN-T.

Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, utgör EU:s instrument för planering respektive finansiering av EU:s prioriterade transportnät.

Nio stycken särskilt prioriterade transportkorridorer har utpekats samt två s.k. horisontella prioriteringar, som rör uppbyggnaden av ett EU-gemensamt signalsystem för järnväg (ERTMS) och sjömotorvägar (MoS). Korridorerna finns fastställda i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphörande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (CEF-förordningen). Sverige berörs av stamnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet.

Kommissionen har föreslagit en revidering av CEF-förordningen som innebär en förlängning av stamnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet norra del i enlighet med ett förslag från regeringen (COM (2018) 438 final). Förlängningen är en del av den partiella överenskommelsen om ny förordning som rådet och Europaparlamentet uppnådde under våren 2019 (ST 7207/19).

Vidare har kommissionen i sitt förslag till ett nytt finansiellt ramverk för EU perioden 2021–2027 föreslagit att 30,6 miljarder euro ska avsättas till infrastrukturåtgärder inom CEF. Dessa föreslås uppdelas för tre olika ändamål: generella ändamål (12,8 miljarder euro), ett bidrag från Sammanhållningsfonden för insatser gällande sammanhållning (11,3 miljarder euro) och ett tredje ändamål för att främja militär mobilitet på transportområdet (6,5 miljarder euro). Förhandling mellan rådet och Europaparlamentet om förordningens budgetrelaterade frågor görs i de pågående förhandlingarna om EU:s långtidsbudget (MFF).

Förslag och beräkningar

Tabell 3.49 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	150 000	150 000	150 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	150 000	150 000	150 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19: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 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.50 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2018	Utfall	2 322 245		1 044 878
2019	Anslag	1 752 609 ¹	Utgifts-prognos	2 751 209
2020	Förslag	2 215 476		
2021	Beräknat	2 037 000		
2022	Beräknat	2 068 000		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 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,

- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt
- system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

Kompletterande information

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

Genom 2013 års Stockholmsförhandling har staten den 7 januari 2014 slutit avtal 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 2020 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 500 000 000 kronor 2021–2057.

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. 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 fast-

ställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån tagits upp. 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 2020 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 500 000 000 kronor 2021–2057.

Tabell 3.51 Beställningsbemyndigande för anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2027
Ingående åtaganden	18 496 900	22 163 585	23 267 410			
Nya åtaganden	5 118 110	3 578 240	6 500 000			
Infriade åtaganden	-1 451 425	-2 474 415	-1 918 510	-2 078 668	-1 574 304	-24 195 928
Utestående åtaganden	22 163 585	23 267 410	27 848 900			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	37 376 000	38 006 000	28 500 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterat med underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

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 anslag 1:1 *Utveckling av statens trans-portinfrastruktur* 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 anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

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

I nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2017. Tabellen nedan har justerats genom att även anslagssparande 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 2018 uppgick till 271 476 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2019, se vidare i tabell 3.54.

Tabell 3.52 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2014	2015	2016	2017	2018
Intäkter från inbetald trängselskatt	5 828 700	865 825	1 537 873	1 694 656	1 698 554
Kostnader för administration	2 022 150	140 200	146 203	169 214	126 746
Överskott	3 806 550	725 625	1 391 670	1 525 442	1 571 808
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.	3 581 270	819 838	1 207 476	1 273 551	1 380 525
Medel som omdisponerats	326 536	0	125 800	27 208	7 417
Summa totalt avsatta medel	3 907 806	819 838	1 333 276	1 300 759	1 387 942
Differens mellan överskott och avsatta medel	-101 256	-94 213	58 394	224 683	183 866
Akkumulerad differens	-77 752	-195 469	-137 075	87 609	271 476

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 3.53 nedan hade

ett anslagssparande på cirka 1 023 223 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2018.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 802 600 000 kronor 2020. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2020 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2018 på 271 476 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2020, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2018 avser regeringen att avsätta 2 074 076 000 kronor till investeringar i regleringsbrev för 2020, se tabell 3.54 nedan.

Tabell 3.53 Trängselskatt i Stockholm –uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2010– 2013	2014	2015	2016	2017	2018
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.	2 482 934	686 986	819 838	1 207 476	1 273 551	1 380 525
Medel som omdisponerats	183 240	143 296	0	125 800	27 208	7 417
Ingående anslagssparande	1 559 813	960 985	1 484 093	1 437 390	1 790 484	1 830 781
Summa totalt tillgängliga medel	4 225 987	1 791 267	2 303 931	2 770 666	3 091 242	3 218 722
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	1 832 293	307 174	866 541	980 182	1 260 461	2 195 499
Utgående anslagssparande	2 393 695	1 484 093	1 437 390	1 790 484	1 830 781	1 023 223

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

Tabell 3.54 Trängselskatt i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Intäkter från trängselskatt	1 944 000	2 037 000	2 068 000
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 802 600	1 895 600	1 926 600
Justering för ackumulerad differens	271 476		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	2 074 076	1 895 600	1 926 600

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår nedan avsätts 2 074 076 000 kronor till investeringar 2020. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2020 blir därmed 2 215 476 000 kronor.

Tabell 3.55 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagposter

Tusental kronor

	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län)	2 074 076	1 895 600	1 926 600
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	85 000	85 000	85 000
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	2 215 476	2 037 000	2 068 000

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

*Förslag och beräkning***Tabell 3.56 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	1 752 609	1 752 609	1 752 609
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	22 000	-117 800	-117 800
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	440 867	402 191	433 191
Förslag/beräknat anslag	2 215 476	2 037 000	2 068 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 2 215 476 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 2 037 000 000 kronor respektive 2 068 000 000 kronor.

3.6.12 1:12 Transportstyrelsen**Tabell 3.57 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

År	Utfall	2019	2020	2021	2022
2018	Utfall	2 119 790	Anslags-sparande	36 728	
2019	Anslag	2 188 567 ¹	Utgifts-prognos	2 195 403	
2020	Förslag	2 215 497			
2021	Beräknat	2 239 198 ²			
2022	Beräknat	2 255 137 ³			

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 203 688 tkr i 2020 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 184 588 tkr i 2020 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, administration av bonus till klimatbonusbilar samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

Kompletterande information

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

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 3.58 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2018	1 144 517	1 364 761	-220 244	72 532
Prognos 2019	1 360 000	1 450 000	-90 000	-17 468
Budget 2020	1 467 000	1 440 000	27 000	9 532

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2020–2022, inkl. kompletterande underlag från Transportstyrelsen (I2019/00359/AUS).

Tabell 3.59 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)	Ackumu- lerat resultat
Utfall 2018	79 379	67 523	11 856	-10 576
Prognos 2019	67 000	61 000	6 000	-4 576
Budget 2020	66 500	¹ 62 000	4 500	-76

¹ Av intäkterna som disponeras 2020 avser 31 000 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafikfjäms i svenskt luftrum samt 24 000 tkr, 6 000 tkr respektive 5 500 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2020–2022, inkl. kompletterande underlag från Transportstyrelsen (I2019/00359/US).

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för

tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa verksamheter redovisas mot inkomsttitel. Fram till den 1 maj 2018 gällde det även intäkterna från den så kallade myndighetsavgiften som togs ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som finansierade regelgivningen och delar av den övriga verksamheten på luftfartsområdet. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2018:19:1 utg.omr. 22) sin avsikt att ta bort bemyndigandet avseende myndighetsavgiften, vilket skedde med verkan från och med den 1 maj 2018. De verksamhetskostnader som tidigare täcktes av intäkterna från myndighetsavgiften finansieras fortsatt från anslag 1:12 *Transportstyrelsen*, men från den anslagspost som avser den skattefinansierade verksamheten. Verksamheten räknas därmed inte längre som offentligrättslig.

Tabell 3.60 Offentligrättslig verksamhet 2020 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning	0	0	0	0	0
Tillsyn	101 000	40 000	43 000	121 000	305 000
Tillståndsprovning	306 000	14 000	24 000	62 000	406 000
Registerhållning	863 000	2 000	14 000	6 000	885 000
Summa	1 270 000	56 000	81 000	189 000	1 596 000

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2020–2022 (I2019/00359/US).

Av tabell 3.60 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Med anledning av borttagandet av myndighetsavgiften från den 1 maj 2018 finansieras regelgivning i sin helhet med skattemedel från 2019.

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.59 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkterna inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär. Dessa intäkter redovisas i tabell 3.61.

Tabell 3.61 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)
Utfall 2018	1 123 909	1 032 801	91 108
Prognos 2019	1 180 061	1 147 071	32 990
Budget 2020	1 202 000 ¹	1 175 000	27 000

¹ Intäkterna som 2020 disponeras inom luftfartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäliga kostnader för säkerhetskontroll (906 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, CNS (69 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (152 000 tkr). Intäkterna som 2020 disponeras inom vägtrafikområdet består av den del av infrastrukturavgifterna som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (16 000 tkr) och Sundsvallsfjärden (44 000 tkr) samt av försäljningen av personliga fordonsskyltar (15 000 tkr) som betalas till Trafikverkets räntekonto.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2020–2022 (I2019/00359/US).

Tabell 3.62 innehåller uppgifter om intäkter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.62 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Intäkter som inte får disponeras	Kostnader	Resultat
Utfall 2018	193 905		193 905
Prognos 2019	194 000		194 000
Budget 2020	194 000 ¹		194 000

¹ Intäkterna som 2020 redovisas mot inkomsttitel avser den del av undervägsavgiften som utgör kompensation från Eurocontrol (1 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (73 000 tkr), rest- och dröjsmålsavgifter (82 000 tkr), överlastavgifter (10 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelse av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (28 000 tkr).

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2020–2022 (I2019/00359/US).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver redovisas i tabell 3.63. Den hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

Tabell 3.63 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2018 (varav tjänsteexport)	72 563	82 680	-10 118 ¹	20 420
Prognos 2019 (varav tjänsteexport)	75 000	79 000	-4 000	16 420
Budget 2020 (varav tjänsteexport)	82 000	83 000	-1 000	15 420

¹ Transportstyrelsen har justerat avgiftsnivåerna i syfte att hantera ackumulerade överskott, vilket gör att resultatet är negativt.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2020–2022 (I2019/00359/US).

Regeringens överväganden

Transportstyrelsens databas över olyckor och skador i trafiken, Strada

Transportstyrelsen utbetalar ersättning till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Strada. Regeringens bedömning är att ändamålet behöver förtydligas i detta avseende. Regeringen föreslår därför att ändamålet för anslag 1:12 *Transportstyrelsen* utvidgas så att det även får användas för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

Förslag och beräkning

Tabell 3.64 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019 ¹	2 188 567	2 188 567	2 188 567
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	33 998	69 813	105 773
Beslut	-7 068	-19 182	-39 203
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 215 497	2 239 198	2 255 137

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 2 215 497 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 2 239 198 000 kronor respektive 2 255 137 000 kronor.

3.6.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.65 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2018	Utfall	64 574		5 553
2019	Anslag	68 987 ¹	Utgifts-prognos	69 608
2020	Förslag	70 001		
2021	Beräknat	71 133 ²		
2022	Beräknat	72 273 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 70 001 tkr i 2020 års prisnivå.

³ Motsvarar 70 001 tkr i 2020 års prisnivå.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Förslag och beräkning

Tabell 3.66 Härlledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019 ¹	68 987	68 987	68 987
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	1 014	2 146	3 286
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	70 001	71 133	72 273

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 70 001 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 71 133 000 kronor respektive 72 273 000 kronor.

3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.67 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2018	Utfall	888 130		30 323
2019	Anslag	836 656 ¹		137 482
2020	Förslag	930 236		
2021	Beräknat	1 010 000		
2022	Beräknat	1 042 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 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 Göteborgsregionen,
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt

- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Bemyndigande och ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 180 000 000 kronor 2021–2037.

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. 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 tagits upp. 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 bemyndi-

gas att under 2020 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av fram-

tida anslag på högst 4 180 000 000 kronor 2021–2037.

Tabell 3.68 Beställningsbemyndigande för anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2037
Ingående åtaganden	3 851 300	3 086 300	3 123 700			
Nya åtaganden	-320 243	117 200	2 317 910			
Infriade åtaganden	-444 757	-79 800	-1 459 963	-708 255	-616 215	-2 657 177
Utestående åtaganden	3 086 300	3 123 700	3 981 647			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	7 538 000	6 344 000	4 180 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2020–2022 samt kompletterat med underlag från Trafikverket (I2019/00354/US).

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 anslag 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 anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskattinkomster till investeringar i kollektivtrafik, järn-

väg 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 3.69 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2018. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2018 uppgick till - 52 764 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2019, se vidare tabell 3.71.

Tabell 3.69 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning i förhållande till avsatt medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Intäkter från inbetald trängselskatt	625 646	817 610	943 495	1 012 656	1 015 166	986 710
Kostnader för administration	174 583	162 204	153 194	154 411	172 361	130 307
Överskott	451 063	655 406	790 301	858 245	842 805	856 403
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	836 574	739 324
Medel som omdisponerats	0	127 343	0	154 646	43 528	18 499
Summa totalt avsatta medel	493 900	734 893	672 543	967 725	880 102	757 823
Differens mellan överskott och avsatta medel	-42 837	-79 487	117 758	-109 480	-37 298	98 580
Akkumulerad differens	-42 837	-122 324	-4 566	-114 046	-151 344	-52 764

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 2018 avsattes 739 324 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.70 nedan saknas ett ackumulerat anslagssparande vid utgången av 2018.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.71 nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 836 050 000 kronor 2020. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2020 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2018 på -52 764 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2019, samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2018 avser regeringen att avsätta 783 286 000 kronor till investeringar i regleringsbrevet för 2020.

Tabell 3.70 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
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	836 574	739 324
Medel som omdisponerats	0	127 343	0	154 646	43 528	18 499
Ingående anslagssparande	0	0	0	783	0	0
Summa tillgängliga medel	493 900	734 893	672 543	968 508	880 102	757 823
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	493 900	734 893	671 760	968 508	880 102	757 823
Utgående anslagssparande	0	0	783	0	0	0

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

Tabell 3.71 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Intäkter från inbetald trängselskatt	983 000	1 010 000	1 042 000
Kostnader för administration	146 950	146 950	146 950
Överskott	836 050	863 050	895 050
Justering för ackumulerad differens	-52 764		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	783 286	863 050	895 050

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår ovan avsätts 783 286 000 kronor till investeringar 2020. Dessutom avsätts sammanlagt 146 950 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2020 blir därmed 930 236 000 kronor.

Tabell 3.72 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen	783 286	863 050	895 050
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	110 000	110 000	110 000
Kronofogdemyndigheten: administration	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar: administration	1 300	1 300	1 300
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	930 236	1 010 000	1 042 000

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

Förslag och beräkning

Tabell 3.73 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	836 656	836 656	836 656
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	25 000	-27 200	-27 200
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	68 580	200 544	232 544
Förslag/beräknat anslag	930 236	1 010 000	1 042 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 930 236 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 1 010 000 000 kronor respektive 1 042 000 000 kronor.

3.6.15 1:15 Sjöfartsstöd

Tabell 3.74 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2018	Utfall	1 432 147	Anslags- sparande	85 853
2019	Anslag	1 563 000 ¹	Utgifts- prognos	1 542 000
2020	Förslag	1 588 000		
2021	Beräknat	1 636 000		
2022	Beräknat	1 658 000		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 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 svenskregistrerade fartyg.

Regeringens överväganden

Genomförande av beslutad sänkning av sjöfartsstödet

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd kan stöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningssystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning av anslaget för sjöfartsstöd (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). I praktiken innebär detta att efter att förordningsändringen har trätt i kraft kommer en arbetsgivare att få tillbaka 99 procent (i stället för 100 procent) av skatteavdrag och sociala avgifter.

Förslag och beräkning

Tabell 3.75 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	1 563 000	1 563 000	1 563 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volym	25 000	73 000	95 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 588 000	1 636 000	1 658 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 588 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 1 636 000 000 kronor respektive 1 658 000 000 kronor.

3.6.16 1:16 Internationell tågtrafik

Tabell 3.76 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

2018	Utfall	Anslags- sparande
2019	Anslag	42 000 ¹
2020	Förslag	50 000
2021	Beräknat	50 000
2022	Beräknat	50 000

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Nattåg till flera europeiska städer

Trafikverket har regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Anslaget ökas med 50 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022.

Förslag och beräkning

Tabell 3.77 Härlledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹			
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	50 000	50 000	50 000
Varav BP20	50 000	50 000	50 000
Varav			
Nattåg till europeiska städer	50 000	50 000	50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	50 000	50 000	50 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 50 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 50 000 000 kronor respektive 50 000 000 kronor.

3.6.17 1:17 Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

Tabell 3.78 Anslagsutveckling 1:17 Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

Tusental kronor

2018	Utfall	Anslags-sparande
2019	Anslag	¹ Utgifts-prognos
2020	Förslag	157 000
2021	Beräknat	231 000
2022	Beräknat	299 000

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för kapitalkostnader avseende investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll avseende statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att ett nytt anslag skapas för viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m. Till anslaget förs medel som under 2019 budgeterats under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Enligt regeringens bedömning är det lämpligt att åtagandet budgeteras under separat anslag, bl.a. mot bakgrund att utgifterna avseende investeringar avser räntor och avskrivning, till skillnad från vad som är fallet i övrigt under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Anslaget avser utgifter för sådana investeringar, drift och åtgärder som behövs för att förstärka kontinuiteten och tillgängligheten inom flygtrafiktjänstområdet och skapa ytterligare robusthet och redundans. Anslaget omfattar inte kommersiella investeringar.

Anslaget ökas därför med 157 000 000 kronor 2020 och från och med 2021 med 231 000 000 kronor. Finansiering föreslås genom att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp. Vidare tillförs anslaget från och med 2022 ytterligare 68 miljoner kronor.

Förslag och beräkning

Tabell 3.79 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 1:17 Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹			
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	157 000	231 000	299 000
Varav BP20	157 000	231 000	299 000
Varav			
Åtgärder och investeringar samt drift avseende viss infrastruktur f	157 000	231 000	299 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	157 000	231 000	299 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 157 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 231 000 000 kronor respektive 299 000 000 kronor.

3.6.18 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.

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 genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag och övriga externa intäkter. Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Åren 2007–2018 har Sjöfartsverkets pensionsskuld 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 har försämrats.

Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket att tillämpa en reviderad avgiftsmodell med bl.a. syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn. Vid fastställelse av farledsavgiften tas hänsyn till fartygets storlek, last, passagerare och miljöpåverkan. Lotsavgifter tas ut vid anlåtande av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2018 uppgick till 2 404 (2 189) miljoner kronor medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 331 (2 296) miljoner kronor. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader uppgick för 2018 till cirka 48 (-120) miljoner kronor varav 33 miljoner kronor satts av till resultatutjämningsfonden som används för att balansera ekonomiskt goda år mot sämre år. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 15 miljoner kronor.

Tabell 3.80 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2017	Intäkter 2018	Resultat 2017	Resultat 2018
Sjöfartsverket, totalt	2 189	2 404	01	15 ¹
Sjöfartsavgifter	1 604	1 780		
Övriga rörelseavgifter	335	367		

¹ Beloppet avser resultat efter avsättningar till och upplösningar från resultatutjämningsfonden.

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2018.

Resultatförbättringen beror främst på ökade sjöfartsavgifter men även på minskade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder i pensions-skulden.

Vid utgången av 2018 uppgick det egna kapitalet till 442 (395) miljoner kronor. För 2016 var motsvarande belopp 514 miljoner kronor.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2018 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 3.81 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

	Mål 2016	Utfall 2016	Mål 2017	Utfall 2017	Mål 2018	Utfall 2018
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	3,5	0	3,5	0	3,5	3,5
Soliditet	25	12,3	25	8,8	25	8,9

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2018.

För 2018 uppgick räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet till 3,5 procent. Sjöfartsverket har dessförinnan inte på många år uppfyllt sina ekonomiska mål.

Huvudorsaken är ökade kostnader för pensionsskulden men även att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna, vilket har bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk (SPV) fastställer. De senaste årens låga räntenivåer och därmed höga avsättningar för pensioner har haft en negativ påverkan på pensionsskulden vilket i sin tur ger kända jämförelsestörande effekter för styrningen. En omläggning vid nuvarande ränteläge bedöms dock också ge negativa effekter vilket innebär att regeringen så här långt inte bedömt det möjligt att ändra systemet.

Det finns anledning att fortsatt noggrant följa den ekonomiska utvecklingen för Sjöfartsverket för att säkerställa att Sjöfartsverkets olika verksamheter i framtiden kan bedrivas i ekonomisk balans.

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick för 2018 till 706 miljoner kronor. Bland större investerings-

poster kan nämnas investeringar i farledsförbättringar, isbrytningsfartyg och lotsbåtar.

Sjöfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan några år tillbaka finansieras farledsprojekt upptagna i nationell plan för transportsystemet, via bidrag från Trafikverket. Bemyndigande för 2019 finns att inom en ram om 100 miljoner kronor ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar.

Prognostiserat 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 årsbokslutet uppgick till 8,9 procent, vilket är något bättre jämfört med året innan men långt från målet på 25 procent. Bedömningen är att det bl.a. 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. Regeringen fastställde utdelningen för 2018 till cirka 4,9 miljoner kronor. Inom ramen för uppföljning av Sjöfartsverkets verksamhet följer regeringen löpande utvecklingen av dessa mål.

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 2020–2022.

Tabell 3.82 Prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2019	2020	2021	2022
Resultat efter finansiella poster	31,7	21,7	30,5	-11,5
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	7,0	4,6	6,2	Neg
Soliditet ¹ (%)	8,1	6,9	6,0	4,3
Soliditet ²	10,1	10,2	8,0	5,2
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	4,9	10,6	7,2	10,2

¹ 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämrats.

² Soliditet exklusive oförbrukade bidrag.

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2020–2022.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2020 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Skälen för regeringens förslag: Inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfarts-

verkets låneram fastställs till 100 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 2020–2022 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2020–2022 uppgår till totalt 3 575 miljoner kronor, se tabell 3.83. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör cirka 96 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör cirka 4 procent.

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

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

Tabell 3.83 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Farleder/utmärkning	610	1 028	1 115	1 061	828
Isbrytning	1	3	44	0	0
Sjötrafikinformation (VTS)	8	8	19	12	11
Sjögeografisk information	1	0	6	45	25
Lotsning	14	33	42	26	19
Sjö- och flygräddning	5	9	30	30	40
Gemensamma funktioner	6	40	14	0	2
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	645	1 121	1 270	1 174	925
Varav investeringar i anläggningstillgångar					
Byggnader, mark och annan fast egendom	603	1 029	1 095	979	784
Maskiner, inventarier och installationer	43	91	175	195	141
<i>Summa varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>645</i>	<i>1 121</i>	<i>1 270</i>	<i>1 174</i>	<i>925</i>
Finansiering					
Övrig kreditram	0	0	0	0	0
Anslag	603	738	1 077	979	784
Egna medel	43	382	193	195	141
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	645	1 121	1 270	1 174	925
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Farleder/utmärkning	21	16	9	5	13
Isbrytning	20	4	6	6	5
Sjötrafikinformation (VTS)	2	60	9	8	8
Sjögeografisk information	1	5	8	9	3
Lotsning	5	10	7	3	13
Sjö- och flygräddning	5	13	22	22	22
Gemensamma funktioner	6	11	10	9	9
Summa utgifter för vidmakthållande	60	119	71	62	73
Varav investeringar i anläggningstillgångar					
Byggnader, mark och annan fast egendom	12	21	17	17	28
Maskiner, inventarier och installationer	48	99	53	46	46
<i>Summa varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>60</i>	<i>119</i>	<i>71</i>	<i>62</i>	<i>73</i>
Finansiering					
Egna medel	60	119	71	62	73
Summa finansiering av vidmakthållande	60	119	71	62	73
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	705	1 240	1 341	1 236	998
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	705	1 240	1 341	1 236	998

Anm. Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med summan.

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2020–2022.

3.6.19 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. kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. Intäkterna från en route-verksamheten, vilka svarar för den större delen av Luftfartsverkets intäkter, regleras inom ramen för EU:s prestationsplaner. Beslut om regelverket för perioden 2020 och framåt fattades den 11 februari 2019 och arbetet med framtagande av en ny svensk prestationsplan pågår. Det innebär att den nya prestationsplanen inte finns tillgänglig som underlaget för regeringens förslag till riksdagen. Regeringen kan därför komma att behöva återkomma till riksdagen med anledning av de nya förutsättningarna.

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 till och med 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 miljöinfrias och volymökningen av flygtrafiken omhändertas. Förutsättningarna från 2020 och framåt är ännu inte fastlagda. Luftfartsverkets underlag utgörs av en framskrivning av nivån under referensperiod 2. Luftfartsverket har uppmärksammat regeringen på att om inte den nya planen i tillräcklig grad omhändertar verksamhets- och investeringsbehov kan kapacitetsneddragningar behöva göras för att myndigheten ska kunna uppfylla de ekonomiska mål som satts för myndigheten. Regeringen följer noga utvecklingen, men bedömer att det i nuläget inte finns underlag för en ändrad inriktning.

Trafikprognosen för luftrum rörelser och ett antal s.k. service units, som utgör basen för Luftfartsverkets debitering av avgift, läggs också fast inom ramen för den nya referensperioden. Mycket pekar på en svag utveckling under perioden fram t.o.m. 2022.

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

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

Utvecklingen av tjänsten flygledning på distans (fjärrstyrda torn) utgör en väsentlig förändring av marknadsförutsättningarna och Luftfartsverkets möjligheter. Luftfartsverket bildade under 2016 tillsammans med Saab AB ett bolag för digital flygtrafiktjänst. Regeringen bedömer att det nya bolaget bidrar till att ge Luftfartsverket bättre 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 3.84 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden**

Miljoner kronor

	Intäkter 2017	Intäkter 2018	Resultat 2017	Resultat 2018
Luftfartsverket, totalt	3 253	3 156	-61	1
Luftfartsintäkter	2 301	2 155		
Övriga rörelseintäkter	927	921		

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2018.

Det ekonomiska målet för Luftfartsverket för 2018 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 2018 till 1 miljon kronor, vilket innebär en avkastning på eget kapital om 1 procent. Utfallet för det enskilda året 2018 var alltså lägre än målet över en konjunkturcykel. Sett över tid ligger resultat inom ramen för målet, men som framgår av regeringens bedömning för fortsatt utveckling finns en betydande risk för framtida avvikelse. Soliditeten uppgick per den 31 december 2018 till 9 procent. Målet för soliditet nåddes alltså inte och utvecklingen är negativ från 2016. Orsaken till att målet för soliditet inte nåddes är fortsatt den stora och växande pensionsskulden, vilken påverkas negativt av låga räntenivåer. Det kan noteras att soliditeten rensad från effekterna av förändringen av pensionsskulden ligger väl över statsmakternas mål. Det nuvarande systemet ger alltså kända jämförelsestörande effekter för styrningen.

En omläggning vid nuvarande ränteläge bedöms dock också ge negativa effekter, vilket innebär att regeringen så här långt inte bedömt det möjligt att ändra systemet. Utvecklingen bör följas och närmare analyser bör göras av vilka åtgärder som kan bli aktuella.

Tabell 3.85 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	4	1	4	Neg	4	1
Soliditet (%)	15	11	15	9	15	9

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2018.

Uppföljning av investeringsplanen

Luftfartsverkets investeringsplan uppgick 2018 till 282 miljoner kronor. Utfallet blev 323 miljo-

ner kronor. Genomförda åtgärder avsåg främst flygtrafiktjänst (ATM), radar- och kommunikationsutrustning. Satsningarna är en följd av nya regleringskrav på infrastrukturen, men även på behovet av att öka kapaciteten. Sammantaget har investeringsbehoven kontinuerligt ökat de senaste åren. Luftfartsverket har också under flera år investerat i infrastruktur inom flygtrafikledning på distans, tidigare kallat fjärrstyrda torn.

Prognostiserat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål under 2019–2023

För perioden 2019–2023 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är negativt samtliga år. Under 2019 väntas resultatet uppgå till en förlust om -85 miljoner kronor. Följande år, som ligger inom nästa referensperiod inom ramen för det europeiska regelverket är svårare att bedöma. En ny referensperiod med krav i enlighet med referensperioden 2015–2019 skulle innebära att förlusten växer under åren 2020 till 2022 och skulle det sista året i perioden kunna uppgå till -163 miljoner kronor. Luftfartsverket har lämnat ett underlag avseende den nya perioden vilket är i överensstämmelse med avkastningskraven och den förändrade kostnadsbilden. En fastställd plan enligt detta underlag skulle alltså göra det möjligt att undvika resultatförsämringen och att uppfylla uppställda mål. Enligt regeringens bedömning finns ännu inte underlag för en analys av eventuella åtgärder för att möta en negativ utveckling. Soliditeten förväntas också fortsätta att sjunka. För 2019 väntas soliditeten sjunka till 7 procent. Det låga ränteläget och därmed höga avsättningsarna för pensioner är den främst anledningen till att soliditetsmålet inte nås, men om resultatutvecklingen fortsätter att utvecklas negativt under perioden innebär de tilltagande förlusterna att soliditeten sjunker ytterligare till 2 procent i referensscenariot som redovisats i treårsplanen.

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 2023. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta normalt bör vara 15 procent

av vinsten, räknat som resultatet efter skattemot- svarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket i syfte att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet. Utdelning och skattemot svarighet som ska inbetalas till in- komsttitel bör fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Tabell 3.86 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2019	2020	2021	2022
Resultat efter skattemot svarighet	-85	-112	-109	-133
Räntabilitet på eget kapital efter skattemot svarighet (%)	Neg	Neg	Neg	Neg
Soliditet (%)	7	6	5	3
Beräknad skattemot svarighet	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2020–2022.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 4 550 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställt finanspolicy. Regeringen bemyndi- gas härvid att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor. Rege- ringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LfV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LfV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor.

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

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsver- kets investeringar har under 2018 finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2019 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 850 miljoner kronor. Detta bemyn- digande föreslår regeringen ska ökas med 700 mil- joner kronor. Det innebär att bemyndigandet att ta upp lån i Riksgälden ska ligga på 4 550 miljoner kronor. Bemyndigandet avseende derivatin- strument anges också särskilt, men är oförändrat. Beloppet för bemyndigande att teckna borgens- förbindelser föreslås öka med 200 miljoner kro- nor till följd av ökad verksamhet inom LfV Hol- ding AB. Även bemyndigandet för att låta Luft- fartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LfV Holding AB föreslås av samma skäl ökas med 500 miljoner kronor till totalt 650 miljoner kronor för 2020. Förändringarna syftar alltså dels till att öka transparensen i Luftfartsverkets finan- siella befogenheter, dels att möta behov av ökade befogenheter till följd av verksamhetsföränd- ringar som bl.a. följer av säkerhetsskyddslagen (2018:585).

I Luftfartsverkskoncernen ingår LfV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och för- valta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luft- fartsverket har ett bemyndigande att teckna bor- gensförbindelser för krediter till förmån för dot- terbolaget LfV Holding AB inom en total ram på 200 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LfV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Dessa belopp fö- reslås alltså ökas till 400 miljoner kronor, respek- tive 550 miljoner kronor.

Luftfartsverkets verksamhet utomlands och den kommersiella verksamheten bedrivs huvud- sakligen i samarbete med annan partner. I syfte att åstadkomma effektiva former för samarbetet samt att dela risk och begränsa risken för Luft- fartsverkets 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. 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.

Luftfartsverket väntas 2020 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 förbehålls placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för flygtrafikledning för 2020–2022 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2020–2022 uppgår till totalt 1 713 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, cirka 92 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör cirka 8 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. Luftfartsverkets investeringsplan har väsentligt ökat under senare år. Förklaringen till detta är dels behov av att ersätta tidigare utrustning, dels teknikutveckling och lagkrav – från EU och svensk lagstiftning som ställer andra krav på utrustningen.

Investeringarna fördelas på kategorierna flygtrafiktjänst, kommersiella investeringar samt övrigt.

Projekt inom flygtrafikledningsutrustning avser främst det pågående internationella samarbetet avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet 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 flygledning på distans (tidigare kallat fjärrstyrda torn), som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet kopplat till den utbyggnadstakt som förutses inom ramen för avtalet med Swedavia AB.

En analys av tillkommande regelkrav från kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 av den 27 juni 2014 om inrättandet av det gemensamma pilotprojektet till stöd för generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, allmänt omnämnd Pilot Common Project, med krav på gemensam teknisk funktionalitet, har visat på behov av att påbörja nya investeringar under den aktuella perioden i syfte att möjliggöra införandet av de föreskrivna funktionerna i tid.

Luftfartsverket arbetar aktivt med att möjliggöra extern finansiering genom EU-bidrag. I

övrigt finansieras investeringarna med interna medel, samt vad gäller räntor och amorteringar avseende vissa investeringar för kontinuitet och robusthet med anslagsmedel från anslag 1:17 *Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* Dessutom tilldelades Luftfartsverket anslagsmedel under 2018, under utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik, för uppförande av ännu en primär-

radarstation för utökad stadsdensitet runt Stockholm.

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 en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Tabell 3.87 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Budget 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Flygtrafiktjänst	265	633	534	525	513
Kommersiella investeringar	0	0	0	0	0
Summautgifter för anskaffning och utveckling	265	633	534	525	513
Varav investeringar i anläggningstillgångar	265	633	534	525	513
Varav maskiner och inventarier	265	633	534	525	513
Finansiering					
Egna medel	265	633	534	525	513
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	265	635	534	525	513
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Flygtrafiktjänst	59	75	65	46	31
Summa utgifter för vidmakthållande	59	75	65	46	31
Varav investeringar i anläggningstillgångar	59	75	65	46	31
Varav maskiner och inventarier	59	75	65	46	31
Finansiering					
Egna medel	59	75	65	46	31
Summa finansiering av vidmakthållande	59	75	65	46	31
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	324	708	599	571	544
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	324	708	599	571	544

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2019–2021.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

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

rådets förordning (EU) 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Inom politiken för informationssamhället finns även Bredbandsforum (N2015/07846/ITP) och Digitaliseringsrådet (N2017/01899/D).

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2018	Budget 2019 ¹	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
<i>Politiken för informationssamhället</i>						
2:1 Post- och telestyrelsen	47	55	56	63	64	65
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	138	138	137	136	136	136
2:3 Grundläggande betaltjänster	21	33	30	28	28	28
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	65	73	72	65	55	55
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	165	146	134	296	346	426
Summa Politiken för informationssamhället	435	445	429	589	629	710

Anm. Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med summan.

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

4.2 Utgiftsutveckling

År 2018 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 435 000 000 kronor. Prognosen för 2019 avseende de totala utgifterna uppgår till 429 000 000 kronor.

Regeringens förslag till anslag 2020 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 589 000 000 kronor. För 2021 och 2022 beräknas anslagen till sammanlagt

629 000 000 kronor respektive 710 000 000 kronor.

4.3 Mål för området

Digitaliseringspolitik

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

utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Under detta mål finns följande två delmål:

- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte 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:TU1, rskr. 2006/07:205).

4.4 Resultatredovisning

4.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Digitaliseringen genomsyrar i stort sett alla områden och utvecklingen är dynamisk, vilket innebär en utmaning när det gäller att utforma indikatorer och samla in relevant statistik. Det

försvarar även användning av längre tidsserier eftersom indikatorer snabbt blir inaktuella. 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.

För att följa digitaliseringspolitiken och hur Sverige ligger till i förhållande till det övergripande målet krävs emellertid att målet analyseras ytterligare. Regeringens digitaliseringsstrategi För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi (N2017/03643/D) som beslutades den 18 maj 2017 utgår från det övergripande målet för digitaliseringspolitiken, nedbrutet i fem delmål: digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur. De fem delmålen (härefter kallade delområden) har identifierats som särskilt viktiga förutsättningar för att digitaliseringen ska bidra till en positiv samhällsutveckling och att det övergripande digitaliseringsmålet ska nås. Resultatredovisningen är därför nedbruten per delområde i syfte att analysera hur Sverige ligger till i förhållande till det övergripande målet att vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Indikatorer för att följa upp delområdena bygger framför allt på statistik från statliga myndigheter och andra organisationer. Där det är möjligt redovisas resultaten uppdelade på kön och ålder. Även internationell statistik redovisas om sådan finns tillgänglig. Effekterna av de politiska insatserna är emellertid ofta komplicerade att mäta, då det är svårt att avgränsa effekterna av andra offentliga och privata insatser.

För robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation finns behov av bättre indikatorer. 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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter							
<i>Internationella index</i>							
Networked Readiness Index - WEF (World Economic Forum) (plats)			3	3	i.u.	i.u.	
Digital Economy and Society Index (DESI) – Eurostat se under resp. delområde nedan							
Delområde Digital kompetens							
Humankapital (DESI) (plats i int. jämförelse)			3	3	3	2	2
Befolkningens användning av internetjänster (DESI) (plats i internationell jämförelse)			i.u.	i.u.	2	2	3
Andel av befolkningen som har digitala basfärdigheter eller högre (kvinnor/ män):							
-Sverige 16–74 år			71/72	67/70	76/78	i.u.	i.u.
-EU-snitt 16–74 år			53/58	54/58	55/60	i.u.	i.u.
Andel it-specialister i arbetskraften (Eurostat)			6,1	6,3	6,6	6,8	i.u.
- Varav andel kvinnor/män			19/81	21/79	21/79	21/79	i.u.
Andel företag med it-relaterad utbildning för anställda (exkl. den finansiella sektorn), 10 eller fler anställda (%)							
- Sverige			26	25	28	24	
- EU-snitt			22	22	21	23	
Delområde Digital trygghet							
Handla på nätet de senaste 12 månaderna (DESI)							
- Sverige			71	76	81	78	i.u.
- EU-snitt			53	55	57	60	i.u.
Antal anmälda personuppgiftsincidenter till Datainspektionen:							
-privat sektor			i.u.	i.u.	i.u.	1 034	
-offentlig sektor			i.u.	i.u.	i.u.	992	
Delområde Digital innovation							
Andel företag som analyserar stora datamängder (%)			i.u.	10	i.u.	10	
Mogenhet kring öppna data (EU28) (plats i Europeiska dataportalens index)			20	22	21	22	
Delområde Digital infrastruktur							
Konnektivitet (DESI) (plats i internationell jämförelse)		2	3	4	5	4	4
Andel hushåll och företag som har tillgång till:							
-bredband om minst 100 Mbit/s (%)			67	71	77	81	
-bredband om minst 30 Mbit/s (%)			87	91	95	96	
-bredband om minst 1 Gbit/s i absoluta närheten (%)			i.u.	i.u.	86	89	
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om 1 Mbit/s			>130	>90	>60	>60	
Tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där man normalt befinner sig (yttäckning 10 Mbit/s resp. 30 Mbit/s) (%)		73/3	78/6	85/12	85/14		
Andel besökare (svenska/internationella) till Google som använder IPv6 (%)		0,7/5,3	1,5/10	44/15,6	4,4/22,3	5,1/26,8	

Källor: Eurostat, Datainspektionen, SCB, Europeiska dataportalen, PTS, Google, Cisco.

I tabellen ovan är det endast DESI som har uppgifter för 2019. Övriga indikatorer för 2019 redovisas i nästkommande budgetproposition.

4.4.2 Digitaliseringspolitik

Resultat

Sverige ligger generellt sett fortsatt högt i internationella index som mäter olika länders digitala mognad. Sverige presterar särskilt väl avseende infrastruktur och individers digitala färdigheter. I World Economic Forums (WEF) Networked Readiness Index 2016 ligger Sverige på tredje plats av 139 länder (nästa mätning görs 2019). Digital Economy and Society Index (DESI) är ett index där indikatorer till största delen är harmoniserade via medlemsländernas statistiksamarbete inom Eurostat. Indikatorerna grupperas i fem områden: infrastruktur, digitala färdigheter/kompetens, användning av internet-tjänster, företagets digitalisering och online-handel samt digitalisering av den offentliga sektorn. Dessa områden korresponderar i varierande grad med digitaliseringsmålet. I DESI-undersökningen för 2019 ligger Sverige på andra plats vilket även gällde för 2018. Det kan konstateras att Sverige ligger kvar på fjärde plats 2019 avseende området Konnektivitet. Sverige ligger kvar på en andra plats avseende digitala färdigheter/kompetens. När det gäller användning av internet har Sverige halkat ned från en andra plats till en tredje plats. Sverige ligger kvar på en sjätte plats när det gäller företagets digitalisering och online-handel.

OECD levererade under 2018 sin översyn av digitaliseringens utveckling i Sverige (OECD Reviews of Digital Transformation, Going Digital in Sweden) och har lämnat slutsatser och rekommendationer på flera områden för digitaliseringspolitiken (I2019/00026/D). Översynen har legat till grund för regeringens arbete på området. Därtill har Digitaliseringsrådet under 2018 och 2019 redovisat fem lägesbilder på delområdena kompetens, trygghet, innovation, ledning och infrastruktur (I2019/00031/D och I2019/00104/D). Lägesbilderna indikerar generellt att Sverige ligger långt fram när det gäller digitalisering men att det finns utmaningar under respektive delområde om Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Digital kompetens

Regeringens inriktning är att alla ska kunna utveckla och använda sin digitala kompetens vilket är en förutsättning för att nå det övergripande målet för digitaliseringspolitiken. Digital kompetens är ett brett område som omfattar såväl digital delaktighet och grundläggande digital kompetens som digital spetskompetens.

Sverige har i jämförelse med andra länder en fortsatt hög andel av befolkningen som är digitalt delaktig. Enligt DESI-undersökningen 2019 är Sverige ett av de främsta länderna i Europa vad gäller befolkningens användning av internet-tjänster. I Statistiska centralbyråns (SCB) undersökning av befolkningens it-användning från 2018 framgår att 84 procent av såväl kvinnor som män i åldern 16–85 år använder internet i stort sett varje dag. Det är dock bl.a. äldre, utrikes födda samt personer med olika typer av funktionsnedsättningar som i mindre utsträckning upplever att de är digitalt delaktiga. Föreningen Begripsam har i sin undersökning Svenskar med funktionsnedsättning och internet 2017 undersökt upplevd svårighet att använda olika digitala tjänster. Av undersökningen framgår exempelvis att 10 procent, oavsett funktionsnedsättning, upplevde att det är svårt att använda Mobilt BankID. Vilken typ av svårighet, det vill säga utmaning att använda en digital tjänst, varierar dock mellan grupper med olika typer av funktionsnedsättningar. Några större skillnader mellan kvinnor och män kunde inte konstateras.

I syfte att främja digital delaktighet beviljade regeringen Internetstiftelsen 9,6 miljoner kronor i bidrag för att inrätta s.k. digidelcenter (N2018/02458/D). Dessutom har regeringen beviljat medel till föreningen Sambruk för aktiviteter inom ramen för det befintliga Digidelnätverkets arbete (I2019/00072/D) samt Kungl. biblioteket för digital kunskapshöjning av landets folkbibliotekarier 2018–2020. Fler insatser för ökad digitalisering inom kulturområdet redovisas under utgiftsområde 17 Kulturpolitik.

Grunden för den digitala kompetensen behöver läggas redan i skolan. I syfte att säkerställa en likvärdig utbildning är det viktigt att elever får undervisning av lärare med god dator-kunskap. Skolverkets mätning Digital kompetens i förskola, skola och vuxenutbildning från 2018 visar att 13 procent av lärarna i grundskolan och

16 procent av lärarna i gymnasieskolan har ett behov (mycket eller ganska stort) av kompetensutveckling inom datorkunskap. Det utgör en förbättring jämfört med den senaste mätningen från 2015. Se utgiftsområde 16 Barn- och ungdomsutbildning avseende insatser för att främja digitaliseringen av skolväsendet.

Nya tekniker och metoder som artificiell intelligens (AI) och dataanalys ställer krav på att organisationer i både privat och offentlig sektor har tillgång till arbetskraft med hög digital kompetens, s.k. digital spetskompetens, vilket bl.a. framhålls i regeringens nationella inriktning för AI. Antalet anställda mjukvaru- och systemutvecklare har ökat stadigt de senaste åren. Antalet män har ökat snabbare än antalet kvinnor. Enligt DESI-undersökningen hade Sverige 2018 den näst högsta andelen it-specialister i arbetskraften inom EU. Av dessa är 20,9 procent kvinnor vilket är en jämförelsevis hög andel i internationellt hänseende (näst högst inom EU). DESI-undersökningen konstaterar dock att efterfrågan på it-specialister överträffar utbudet och att så kan vara fallet under flera år framöver. För att öka jämställdheten är det viktigt att andelen kvinnor inom it-sektorn ökar eftersom den i allt högre grad påverkar den generella samhällsutvecklingen.

I syfte att bidra till ett ökat utbud av kompetens på AI-området har regeringen fattat beslut om en tvåårig utbildningssatsning 2018–2019 på AI (U2018/0270/UH, U2018/02719/UH). Satsningen har av de deltagande lärosätena fått namnet AI Competence for Sweden.

I takt med att organisationer använder nya digitala tjänster behöver arbetstagares digitala kompetens utvecklas. En indikator på hur företagen prioriterar arbetstagarnas digitaliseringsmognad är antalet företag med en it-relaterad utbildning för deras anställda. Enligt Eurostat var det 24 procent bland företag med tio eller fler anställda som tillhandahöll en sådan utbildning 2018, vilket var en minskning jämfört med 2017 (28 procent). Det är likartade nivåer som för EU-genomsnittet.

Digital trygghet

Regeringens inriktning är att människor, företag och organisationer ska känna tillit till och förtroende i användningen av digitala tjänster

samt enkelt kunna använda dem. Utan detta är det svårt att nå målet att bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Eftersom digitalisering förändrar samhället i grunden är det viktigt med ett brett trygghetsperspektiv.

Att medborgare har en digital identitet och tillit till att använda densamma är viktiga förutsättningar för att analysera medborgarnas förtroende och tillit till digitala tjänster. Internationellt sett är Sverige ett framgångsrikt land när det gäller tillgång till e-legitimation, enligt OECD:s Going Digital in Sweden. För mer information, se utgiftsområde 2 Samhälls-ekonomi och finansförvaltning.

Ett exempel som visar på att svenskarnas förtroende för att använda internet för att utföra ekonomiska transaktioner är relativt högt, är Riksbankens undersökning av hur stor andel av befolkningen som under 2018 har använt betaltjänsten Swish den senaste månaden. Enligt undersökningen använde 62 procent Swish någon gång under månaden vilket är en kraftig ökning jämfört med tidigare år. Även inom EU ligger Sverige högt när det gäller att t.ex. handla på nätet.

Statistik från Datainspektionen visar att anmälda personsuppgiftsincidenter som rapporterades under 2018 för privat sektor uppgick till 1 034 stycken och till 990 stycken för offentlig sektor. Statistiken är ny och på sikt kan den ge en värdefull indikation på hur trygg den digitala miljön är beroende på om antalet anmälda incidenter ökar eller minskar.

En annan indikation på trygghet i den digitala miljön kan fås genom Nationella trygghetsundersökningen (NTU), se mer under utgiftsområde 4 Rättsväsendet, avsnitt 2.4.1 om bl.a. utsatthet för nätkränkning samt bedrägerier begångna med hjälp av internet. I Sveriges officiella kriminalstatistik kan det utläsas att antalet anmälda dataintrång ökade från 1 493 år 2009 till 8 827 år 2018, dvs. en ökning med 491 procent.

Regeringen har vidtagit många åtgärder som på olika sätt bidrar till att skapa trygghet i en bredare bemärkelse, se utgiftsområde 17 Kultur, medier trossamfund och fritid för insatser för att öka medie- och informationskunnighet (MIK), utgiftsområde 1 Rikets styrelse, avsnitt 10 Demokratipolitik och mänskliga rättigheter avseende insatser för att värna det demokratiska samtalet mot hot och hat samt utgiftsområde 2 Samhälls-ekonomi och finansförvaltning avseende insatser för att främja digital identitet. Se även

utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap för insatser på informations-säkerhetsområdet samt utgiftsområde 4 Rättsväsendet för insatser för att minska brottsligheten och att öka människors trygghet.

Förutsättningar för digital innovation och datadriven utveckling

Regeringens inriktning är att det i Sverige ska finnas de bästa förutsättningarna för att digitalt drivna innovationer ska utvecklas, spridas och användas. Det kräver att Sverige ligger i framkant när det gäller datadriven utveckling.

En central och viktig produktionsfaktor i datadriven innovation är tillgången till data. När det gäller tillgången till öppna offentliga data presterade Sverige 2017 31 procent enligt OECD:s index. EU:s kartläggning av medlemsstaternas mogenhet kring öppna data placerar Sverige på plats 22, vilket är en försämring med en placering jämfört med föregående år. För information om digitalisering i offentlig sektor, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. Mot bakgrund av detta har regeringen uppdragit åt Tillväxtverket att kartlägga och främja små och medelstora företags förmåga att använda data som strategisk resurs (I2019/01966/D). Därtill har regeringen uppdragit åt SCB att kartlägga användningen av artificiell intelligens respektive analys av stora datamängder i Sverige (I2019/01964/D). En indikator på hur väl Sverige står sig avseende utveckling och användning av digitala innovationer är andel företag som analyserar stora datamängder vilket för 2018 uppgick till 10 procent. Det har inte skett någon ökning sedan 2016. Även OECD konstaterar i sin översyn av Sveriges digitala transformation att svenska företags användning av stora datamängder i en internationell jämförelse är relativt låg. Svenska företags låga resultat riskerar att leda till försämrade förutsättningar att använda de möjligheter som digitalisering innebär då det innebär minskad innovation och försämrad konkurrenskraft. Rätt förutsättningar för digital innovation är avgörande för att Sverige ska kunna vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Innovationsupphandling är ett viktigt verktyg för att driva på utvecklingen av nya lösningar som stödjer och utvecklar den offentliga

verksamheten. Upphandlingsmyndighetens sammanvägda medelvärde av i vilken utsträckning kommun, landsting och myndigheter tillämpar en offentlig upphandling som främjar innovationer och innovativa lösningar, visar en liten höjning mellan 2016 och 2018 (2,6 jämfört med 2,9 där 5 är det högsta värdet). För ytterligare resultat angående innovation, se utgiftsområde 24 Näringsliv.

Digital ledning

För att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter krävs det enligt regeringen att det sker relevant, målmedveten och rättssäker effektivisering och kvalitetsutveckling genom digitalisering i Sverige. Det saknas i dag vedertagna sätt att mäta digital ledning. Det finns därför utrymme för ett utvecklingsarbete inom detta område.

Det av regeringen inrättade Digitaliseringsrådet är ett led i regeringens arbete att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Rådet är särskilt viktigt i arbetet att främja digital ledning. Digitaliseringsrådets rapporter har bidragit med samlade analyser och underlättat samordningen av regeringens arbete i allmänna digitaliseringsfrågor, vilket i sin tur främjat relevanta och målmedvetna insatser. För information om digitalisering i offentlig sektor, däribland digital mognad, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Digital infrastruktur

Fast och trådlöst bredband

Ett delmål under målet för digitaliseringspolitiken 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.

Utifrån detta har regeringen antagit mål för digital infrastruktur om att hela Sverige bör ha tillgång till infrastruktur som medger snabbt bredband och stabila mobila tjänster samt stödjer digitalisering. Tillgång till infrastruktur är en förutsättning för digitalisering och därmed det övergripande digitaliseringsmålet.

Regeringens kvantitativa mål enligt bredbandsstrategin, Sverige helt uppkopplat 2025 – en bredbandsstrategi (N2016/08008/D), är att år

2020 bör 95 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Till år 2023 bör hela Sverige ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet och år 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband. Regeringens arbete med den digitala infrastrukturen bidrar även till att uppfylla mål 9 i Agenda 2030 som handlar om att bygga en motståndskraftig infrastruktur.

Den digitala infrastrukturen i Sverige är väl utbyggd i jämförelse med många andra europeiska länder. I DESI 2019 är Sverige rankat på fjärde plats på området Konnektivitet (uppkoppling).

PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2018 visar att ca 81 procent av alla hushåll och företag i Sverige hade tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2018. Jämfört med året innan är det en ökning med drygt fyra procentenheter. Andelen hushåll och företag som har tillgång till minst 30 Mbit/s har under samma period ökat från 95 till 96 procent. Tillgången till 100 Mbit/s utanför tätort/småort var ca 42 procent vilket indikerar att det fortfarande råder en ojämn fördelning av tillgången till de högsta överföringshastigheterna i landet. Jämfört med året innan är ökningen i områden utanför tätort/småort cirka 10 procentenheter.

När det gäller tillgång till bredband med hastigheten 30 Mbit/s i områden utanför tätort/småort hade knappt 76 procent av hushållen och företagen sådan tillgång i oktober 2018. Det är en ökning med sju procentenheter jämfört med året innan.

Tillgången till bredband via mobilnäten (4G) är fortsatt mycket god. Enligt PTS hade 99,99 procent av alla hushåll och företag sådan tillgång, och det gäller såväl i tätort/småort som på lands- och glesbygd. Det är ca 60 hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband (1 Mbit/s), vilket är ett oförändrat antal jämfört med förra året.

I oktober 2018 var tillgången till stabila mobila tjänster av god kvalitet där man normalt befinner sig (regeringens 2023-mål) 85 procent för hastigheter upp till 10 Mbit/s och 14 procent för hastigheter upp till 30 Mbit/s. Det innebär en marginell ökning jämfört med året innan. Vid samma tidpunkt hade 89 procent av alla hushåll och företag tillgång till 1 Gbit/s, dvs. hade infrastruktur med möjlighet att leverera denna hastighet i sin absoluta närhet (regeringens 2025-

mål). Detta innebär en ökning med tre procentenheter jämfört med föregående år.

Regeringens utgångspunkt för bredbandsutbyggnaden är en marknadsmässig utbyggnad som kompletteras av offentliga insatser. Enligt PTS uppgick marknadsaktörernas investeringar i fasta och mobila nät till ca 12,8 miljarder kronor under 2018. Huvuddelen investeras i fasta nät. Det finns dock områden i lands- och glesbygd där marknaden inte bygger ut på egen hand. För att utbyggnad ska kunna åstadkommas även i dessa områden har regeringen riktat medel som har möjliggjort stöd för bredbandsutbyggnad i landsbygdsprogrammet och i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. Under 2019 har regeringen beslutat om att tillföra ytterligare 195 miljoner kronor till bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet. Totalt omfattar satsningen på bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet 2014–2020 ca 4,45 miljarder kronor.

Regeringens satsningar på bredbandsstöd är en starkt bidragande orsak till att fler hushåll och företag har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s och därmed för att nå det riksdagsbundna målet. För mer information om bredbandsstöden och vad de resulterat i, se utgiftsområde 19 och utgiftsområde 23.

Sedan den 1 juli 2018 har kommuner en generell möjlighet till avtalsamverkan. På bredbandsområdet innebär detta bl.a. en möjlighet för kommuner att inom ramen för den allmänna kompetensen avtala med varandra i frågor om sådan bredbandsverksamhet som bedöms vara kompetensenlig oaktat lokaliseringsprincipen.

Trafikverket slutredovisade i december 2018 regeringsuppdraget att utreda användning av alternativa anläggningstekniker m.m. i syfte att främja utbyggnad av bredband i landsbygd (I2019/00066/D). Som ett resultat av regeringsuppdraget införde Trafikverket den 1 april 2019 en möjlighet för en bredbandsoperatör att ingå avtal med Trafikverket enligt tillfälliga regler. Reglerna medger att flera alternativa platser inom det statliga vägområdet vid behov kan användas för anläggning av bredband.

Det kan konstateras att Trafikverkets handläggningstider för ledningsärenden, s.k. grävstillstånd, har kortats under 2018, se även utgiftsområde 22 Kommunikationer, avsnitt 3 Transportpolitik.

Bredbandsforum har fortsatt bidragit till nationell samverkan för en effektiv bredbands-

utbyggnad i hela landet och i förlängningen bredbandsmålet, bl.a. genom Bredbandslyftet som är ett program, sprunget ur en av Bredbandsforums arbetsgrupper, för vägledning till kommuner som vill se över strategiska vägval i bredbandsfrågor. Under 2018 genomfördes programmet, med bidrag från de regionala bredbandskoordinatorerna, i sex kommuner med positivt resultat.

Mjuk infrastruktur

Digitalt informationsutbyte kräver gemensamma standarder och begreppsmodeller. Infrastruktur som möjliggör digitalt informationsutbyte är en nödvändighet för att nå målet om att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Alla enheter som kommunicerar med varandra på internet måste ha en unik adress, kallat internetprotokoll (IP). Andelen svenska besökare till sökmotorn Google som använder den senaste standarden för internetprotokoll, IPv6, var drygt fem procent 2019. Motsvarande siffra globalt var knappt 27 procent. Även OECD och Digitaliseringsrådet har uppmärksammat den låga införandegraden av IPv6 i Sverige, vilket bl.a. kan innebära sämre kvalitet och funktionalitet på internet. Regeringen har mot bakgrund av detta och för att den digitala infrastrukturen ska kunna utnyttjas och fungera funktionellt med hög kvalitet den 13 juni 2019 uppdragit åt PTS att följa och främja införandet av IPv6 (I2019/01833/D).

Tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet – samhällsomfattande tjänster

Tillgång till telefoni och en anslutning som medger funktionell tillgång till internet blir allt viktigare i och med den ökade digitaliseringen av samhället. Regeringen beslutade i januari 2018 förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet. I samband med det höjde regeringen nivån för vad som ska anses utgöra funktionellt tillträde till internet i Sverige från 1 Mbit/s till 10 Mbit/s. Från och med den 1 mars 2018 kan privatpersoner och företag ansöka hos PTS om stöd för en anslutning som ger telefoni och grundläggande internet till en fast bostad eller ett fast driftställe. Under perioden den 1 mars–31 december 2018 tog PTS emot 28 ansökningar om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet.

PTS uppskattning för 2018 visar på att antalet hushåll och arbetsställen som saknar tillgång till

10 Mbit/s har minskat jämfört med 2016. Ca 300 hushåll och färre än 200 arbetsställen saknar tillgång till 10 Mbit/s via trådbundna nät och mobilnäten. I uppskattningen har PTS tagit höjd för enskilda med anslutning via kopparnätet som ägs av Telia Company AB (Telia) och som håller på att avvecklas, i syfte att fånga upp de platser där det finns kopparnät i dag men där avvecklingen av kopparnätet skulle kunna leda till att en viss plats blir helt utan infrastruktur framöver. Regeringen konstaterar att Sverige har mycket god tillgång till telefoni och funktionellt tillträde till internet, även med den nya, högre nivån för vad som ska anses utgöra funktionellt tillträde.

PTS bedömer även att satellittjänster skulle kunna lösa tillgång till såväl funktionellt internet som telefoni för en stor andel av dem som inte har tillgång idag. Satellitinfrastrukturen täcker hela Sverige och kan vara ett alternativ i synnerhet för den som har svårt att få en uppkoppling med tillräcklig hastighet via annan infrastruktur.

Riksdagen har ställt sig bakom det som näringsutskottet anför i betänkandet 2017/18:NU19 och har tillkännagett detta för regeringen (bet. 2017/18:NU19 punkt 8, rskr. 2017/18:360). I betänkandet uppmanar utskottet regeringen att se över hur ansvariga aktörer ska kunna erbjuda ett likvärdigt alternativ till det kopparbaserade accessnätet (kopparnätet) innan det kopplas bort.

Kopparnätet ägs av Telia och det är därmed bolaget som avgör vilka delar av nätet som ska avvecklas. Det är styrelsen och ledningen för Telia som inom ramen för aktiebolagslagen (2005:551) ansvarar för och sköter bolagets verksamhet vilket inkluderar driften av kopparnätet. Som minoritetsägare i Telia kan den svenska staten inte påverka Telias erbjudande av nättjänster eller utöva ett inflytande som står i strid med det aktiebolagsrättsliga vinstintresset. Att vidta åtgärder i strid med vinstintresset skulle kräva samtliga ägares samtycke.

Telia har sedan 2009 avvecklat delar av kopparnätet i etapper. I samband med avvecklingen tillhandahåller Telia, eller de bolag som verkar i Telias kopparnät, ersättningslösningar till abonnenten i form av fasta eller mobila lösningar.

PTS följer arbetet med avveckling av kopparnätet och har med stöd i gällande tillträdesreglering på området för elektronisk kommunikation meddelat ett skyldighetsbeslut (PTS beslut den 9 februari 2015, dnr 11-9306

SMP-beslut för lokalt tillträde till nätinfrastuktur) beträffande nedläggningen av telestationer i koptarnätet som bl.a. innebär att Telia ska informera samlokaliserade operatörer om kommande nedläggning minst fem år i förväg. För det fall Telia inte lämnar sådan information i tid, ska bolaget enligt beslutet ersätta motparten för investeringar i sådan utrustning som blir värdelös genom nedläggningen. Genom beslutet regleras att Telia i god tid informerar om avveckling på ett sätt som säkerställer att samlokaliserade operatörer kan planera investeringar och nätutbyggnad.

I lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation finns även skyddsregler till förmån för slutanvändare som syftar till att alla hushåll och fasta driftsställen ska ha tillgång till samhällsomfattande tjänster. Enligt förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet ska PTS se till att privatpersoner och företag som saknar tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet får stöd för åtgärder som ger sådan tillgång.

Som konstaterats tidigare uppskattar PTS att det 2018 var ca 300 hushåll och färre än 200 arbetsställen som saknar tillgång till bredbandsuppkoppling med kapacitet om minst 10 Mbit/s via trådbundna nät och mobilnäten. Det inkluderar även hushåll och arbetsställen som i dag har access via koptarnätet men som om det kopplas bort skulle sakna tillgång till 10 Mbit/s. Under 2018 kan det noteras att PTS har tagit emot 28 ansökningar om stöd enligt den nämnda förordningen. Regeringen noterar att utskottet anser att det inte går att bortse från att klagomål på nedmontering av koptarnätet genererade en andra plats i PTS klagomålsstatistik 2017. Det kan konstateras att antalet inkomna klagomål har sjunkit något enligt sammanställningen för 2018. Det kan också noteras att de klagomål om inkommer till myndigheten i denna kategori ofta utgörs av en generell oro relaterad till nedläggningen och abonnenter som hör av sig vill få bekräftat från en statlig myndighet att de planer som de underrättats om verkligen stämmer. Statistiken bör därför tolkas med viss försiktighet.

Regeringen anser med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Det andra delmålet under målet för digitaliseringspolitiken är att 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.

Förändringarna i sättet att kommunicera innebär ett skifte från telefonsamtal till textbaserad kommunikation med mobila enheter. Konsumtionen av kapacitetskrävande tjänster som strömmande video fortsätter att öka. Industriell och annan kommersiell användning av kommunikationstjänster utvecklas också.

Utbyggnaden av fiber till eller allt närmare slutkunderna innebär att fasta bredbandsabonnemang som säljs i Sverige i dag till största delen har en nedladdningshastighet på 100 Mbit/s eller mer. Priset sjönk under 2018 med 5,3 procent för det billigaste abonnemanget på 100 Mbit/s som erbjöds på nationell basis. Det finns dock fortsatt stor variation i slutkundpriserna.

Gruppanslutningar för bredband, ett kollektivt avtal för bredband för alla hushåll i en fastighet som väljer att ansluta sig, uppgick i juni 2018 till 766 000 stycken. Detta är en ökning med 114 000 stycken sedan juni 2017. Gruppanslutningar utgör därmed nu över en femtedel av de privata bredbandsabonnemangen via fiber och kabel-tv.

När det gäller mobila tjänster ingår som regel alltmer data i abonnemangen och operatörernas priser har under de senaste åren sänkts särskilt för abonnemang som inkluderar större mängder data. Det genomsnittliga priset per Gbyte (gigabyte) fortsätter därmed nedåt och sänkningarna är större ju mer data som ingår.

Den 21 december 2018 trädde Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en kodex för elektronisk kommunikation och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1971 av den 11 december 2018 om inrättande av Organet för de europeiska regleringsmyndigheterna för elektroniska kommunikationer Byrån för stöd till Berec (Berecbyrån) om ändring av förordning (EU) 2015/2120 och om upphävande av förordning (EU) nr 1211/2009, i kraft. Arbetet pågår

inom Regeringskansliet för att genomföra direktivet till slutet av 2020.

Radiospektrum

Den dominerande trenden är kraftigt ökad datatrafik i mobilnäten. Mängden datatrafik i mobilnäten fortsatte att öka under det första halvåret 2018. Ökningen, 30 procent, är lika stor som under det första halvåret 2017. Privata mobilabonnemang på samtal och data drev trafikökningen och genererade i genomsnitt 6,4 Gbyte per abonnemang och månad, vilket var en ökning med 52 procent. Den ökade efterfrågan på datatrafik skapar också högre efterfrågan på frekvenser (radiospektrum).

Sverige har på EU-nivå verkat för starkare samordning av radiospektrumförvaltningen i syfte att skapa en bättre fungerande inre marknad. Det gynnar slutanvändarnas tillgång till produkter och tjänster och stärker också svenska och europeiska företags möjligheter till export av tjänster och utrustning för olika slags radiokommunikation. Enligt artikel 54 i den nyligen antagna kodexen för elektronisk kommunikation, ska band för femte generationens system för mobiltelefoni och mobilt bredband (5G) som omfattar 3,4–3,8 GHz och minst 1 GHz av 24,25–27,5 GHz som huvudregel tilldelas före utgången av 2020.

Införandet och ibruktagandet av 5G är av stor betydelse för Sveriges utveckling. EU:s rådgivande grupp för radiospektrumpolitik (RSPG) har pekat ut frekvensbanden 700 MHz, 3,4–3,8 GHz och 24,25–27,5 GHz som pionjärband för utbyggnad av 5G i Europa. Europeiska rådet har under Estlands EU-ordförandeskap antagit en färdplan för 5G, där betydelsen av harmonisering och tilldelning av dessa frekvensband framhålls.

I Sverige har PTS fortsatt och förstärkt arbetet med att förbereda frekvensband för 5G-användning och myndigheten har tagit fram en spektrumplan för 5G-tester. Utifrån planen har PTS tilldelat flera tillstånd för försöksverksamhet med 5G och i december 2018 tilldelade PTS tillstånd för 700 MHz-bandet genom en auktion.

Sverige har vidare, tillsammans med övriga nordiska och baltiska länder, fortsatt genomförandet av den avsiktsförklaring om fördjupat

samarbete kring utvecklingen av 5G som de nordiska statsministrarna undertecknade i maj 2018.

Regeringen tillsatte i oktober 2017 en utredning om radiospektrumanvändning i framtiden (dir. 2017:99). I utredningens betänkande Frekvenser i samhällets tjänst (SOU 2018:92) föreslås bl.a. hur spektrumanvändningen kan planeras för 2027–2047 för att framtida frekvensbehov ska kunna mötas. Utredningen föreslår vidare författningsändringar som behövs för att samhällsviktiga aktörers behov ska kunna tillgodoses och nationella säkerhetsintressen säkerställas i högre utsträckning.

Robusthet och säkerhet

De operatörer som tillhandahåller ett s.k. allmänt kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera avbrott och störningar av betydande omfattning till PTS. Under 2018 rapporterades 50 betydande avbrott och störningar, vilket är en höjning jämfört med föregående år då 40 avbrott rapporterades. Enligt myndigheten kan höjningen anses ligga inom den normala variationen då exempelvis stormar eller andra naturhändelser kan generera ett högre antal avbrott ett enskilt år.

PTS har möjlighet att finansiera åtgärder för att öka robustheten i näten. Under 2018 har PTS bl.a. varit med och finansierat redundans- och förstärkningsåtgärder för vitala delar av telekommunikationsnäten. Myndigheten har bl.a. delfinansierat omförläggning av kanalisation under vattendrag i stället för på broar för att minska risken för avbrott i elektroniska kommunikationer om broar förstörs vid höga vattenflöden.

Den nya säkerhetsskyddslagen (2018:585) trädde i kraft den 1 april 2019. PTS är en av de tillsynsmyndigheter som i och med den nya lagstiftningen har fått ett utökat tillsynsansvar.

En ny lag (2018:1174) om informations-säkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster trädde i kraft den 1 augusti 2018 som genomför det s.k. NIS-direktivet². PTS har i och med den nya lagstiftningen fått ett tillsynsansvar för

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen.

samhällsviktiga tjänster inom digital infrastruktur samt digitala tjänster.

I april 2019 beslutades Cybersäkerhetsakten³, en EU-förordning som innehåller ett nytt och permanent mandat för Europeiska unionens byrå för nät- och informationssäkerhet (Enisa) och ett ramverk för cybersäkerhetscertifiering inom EU.

För att stödja framväxten av en unionsmodell för säkerställande av säkerhet i 5G-nät har Europeiska kommissionen i rekommendationen It-säkerhet i 5G-nät från den 26 mars 2019 föreslagit de åtgärder som kommissionen anser bör vidtas. Regeringen uppdrog den 2 maj ett åt PTS att i samråd med Säkerhetspolisen, Försvarsmakten, Försvarets radioanstalt och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ta fram ett förslag till riskanalys avseende nationell 5G-infrastruktur i enlighet med kommissionens rekommendation. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet den 28 juni 2019. Riskanalysen har skickats till kommissionen.

Telefoni

Enligt PTS rapport Svensk Telemarknad har antalet abonnemang för fast telefoni i Sverige minskat kontinuerligt under många år. Mellan första halvåret 2016 och motsvarande period år 2018 minskade antalet fasta lösningar med knappt 400 000 abonnemang från drygt en miljon abonnemang till ca 640 000. Av de hushåll och företag som ändå skaffar telefon till sin fasta bostad eller sitt fasta driftställe väljer allt fler abonnemang för ip-telefoni, dvs. fast telefoni genom datatrafik via router. År 2018 utgjorde antalet ip-baserade lösningar 62 procent av det totala antalet privata abonnemang för fast telefoni. Det kan jämföras med 58 procent år 2016. Mobiltelefoni är det som i allt högre utsträckning ersätter behovet av traditionella lösningar för fast telefoni. Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2018 hade över 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till fast telefoni via mobilnätet i oktober 2018.

PTS kartläggning visar att yttäckningen, dvs. den geografiska täckningen för mobiltelefoni, är fortsatt mycket god i Sverige. År 2018 fanns det

täckning för taltelefoni på knappt 88 procent av Sveriges yta.

Analys och slutsatser

Sverige rankas högt i internationell jämförelse – men är inte bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter

Sverige ligger relativt högt i internationella index, och är överlag bra på att använda digitaliseringens möjligheter. Sverige ligger långt fram vad gäller utbyggnad av infrastruktur. Samtidigt är Sverige inte bäst i världen att på använda digitaliseringens möjligheter. Det gäller t.ex. den låga andelen kvinnor inom it-sektorn, det digitala utanförskapet och företag som i låg utsträckning använder digitala lösningar för att bidra till resurseffektivisering. Även skyddet av Sveriges säkerhet och skyddet av den personliga integriteten behöver säkerställas samt informationssäkerheten. Regeringens samlade bedömning är emellertid att Sverige kontinuerligt arbetar för att bli bättre på att använda digitaliseringens möjligheter vilket t.ex. återspeglas i resultaten av DESI enligt vilken Sverige bl.a. har avancerat från en femte plats 2017 till en fjärde plats 2019 avseende infrastruktur och ligger kvar på en andra plats avseende digitala färdigheter/kompetens.

Digitala kompetensen ligger fortsatt på en hög nivå – men fortsatt arbete behövs

Regeringen konstaterar att den digitala delaktigheten fortsatt ligger på en hög nivå i Sverige. Regeringens bedömning är vidare att vidtagna åtgärder inom bl.a. digital delaktighet bidragit till att andelen kvinnor och män som använder internet i ett internationellt perspektiv är hög. Finansiering av digidelcenter är ett exempel på ett initiativ som på sikt kan förväntas ge resultat.

Det finns emellertid grupper i samhället som fortsatt upplever att de inte är en del av det digitala samhället, vilket bl.a. framgår av andelen individer med funktionsnedsättning som

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/881 av den 17 april 2019 om Enisa (Europeiska unionens cybersäkerhetsbyrå) och om cybersäkerhetscertifiering av informations- och kommunikationsteknik

och om upphävande av förordning (EU) nr 526/2013 (cybersäkerhetsakten).

upplever svårigheter att använda t.ex. Mobilt BankID. Regeringen kan konstatera att det även fortsättningsvis krävs ändamålsenliga åtgärder för att öka den digitala delaktigheten.

Den 17 april 2019 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 om tillgängliga produkter och tjänster. Direktivet syftar till att bidra till en väl fungerande inre marknad genom att tillnärma medlemsstaternas lagar och andra författningar vad gäller tillgänglighetskrav för vissa produkter och tjänster, bl.a. vad gäller elektroniska kommunikationstjänster. Detta torde på sikt få en inverkan även på den digitala delaktigheten.

Grunden för digital kompetens och ett livslångt lärande läggs redan i skolan. Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att arbeta för att höja både elevers och lärares digitala kompetens.

Regeringens samlade bedömning är att Sverige internationellt har en jämförelsevis hög position inom digital kompetens. Bristen på digital kompetens spås dock bli större de kommande åren och det finns betydande utrymme för förbättringar. Det gäller inte minst möjligheter till livslångt lärande, vilket kräver att det finns ett utbildningsutbud för yrkesverksamma, såväl som att anställda bereds möjlighet till kompetensutveckling. Regeringen har därför uppdragit åt Tillväxtverket att kartlägga och främja små och medelstora företags förmåga att använda data som strategisk resurs (I2019/01966/D).

Vidare utgör bristen på tillgång till digitala specialister en flaskhals och det är nödvändigt att skapa förutsättningar för att förbättra matchningen mellan utbud och efterfrågan där utbildningssystemet har en central roll. Den låga andelen kvinnor utgör ett problem inte bara i ett jämställdhetsperspektiv, utan också utifrån ett kompetensförsörjningsperspektiv. Bristen på digitala specialister bedöms vara så pass stor under flera år framåt att internationell kompetensattraktion kommer att vara fortsatt viktig för att Sverige kunna vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Digitala tryggheten är hög men kontinuerligt arbete för att inte förlora tilliten krävs

Digital identitet är viktig för människors möjlighet att utnyttja digitala tjänster. Utvecklingen är överlag positiv, en stor andel av befolkningen har tillgång till e-legitimation och

använder densamma kontinuerligt. Samtidigt går utvecklingen mot att allt fler samhällstjänster och digitala tjänster som skapar mervärde för medborgarna kräver e-legitimation vilket förutsätter att alla har tillgång till enkla och säkra e-legitimationer. I en tid där data används i allt större utsträckning, t.ex. för att utveckla nya digitala tjänster genom AI, är det särskilt viktigt att förtroendet och tryggheten att använda tjänsterna finns om Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Att människor besitter medie- och informationskunnighet är en viktig aspekt där det krävs ett kontinuerligt arbete för att bibehålla förtroendet för samhällets digitalisering.

Digitaliseringsrådet har i sin lägesbild av digital trygghet påpekat vikten av att företag och organisationer ökar sin kompetens om informations- och cybersäkerhet eftersom det är en viktig förutsättning för ett tryggt digitalt samhälle. Regeringen instämmer i den bedömningen. Vikten av ökad kunskap och främjad kompetensutveckling framgår även i den nationella strategin för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213), se vidare under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

Regeringens samlade bedömning är att de insatser som har genomförts bidrar till ett fortsatt förtroende för det digitala samhället. Samtidigt kan det konstateras att tillit och förtroende är ett rörligt mål och kräver kontinuerliga insatser.

Förutsättningar för digitalt drivna innovationer behöver utvecklas

Innovativa teknologier som AI skapar nya möjligheter att möta betydande samhällsutmaningar t.ex. avseende klimatet eller att möta samhällets förväntningar avseende exempelvis tillgången till och utvecklingen av välfärdstjänster.

Det finns mer att göra inom området data-driven innovation och tillgången till öppna, offentliga data där Sverige fortsätter att ligga lågt i förhållande till EU-genomsnittet. Förklaringen till detta är bl.a. svårigheter att få tillgång till öppna data på ett användbart sätt. Tillgången till öppna data är en av flera förutsättningar för att Sverige ska vara ledande i att ta tillvara möjligheterna som användning av AI kan ge.

Offentliga aktörer kan enligt Digitaliseringsrådet bli bättre på att dra nytta av digital innovation för att samhället ska kunna möta ökade krav med minskade resurser. Regeringen anser i det avseendet att det är viktigt att offentliga aktörers tillämpning av offentlig upphandling som främjar innovationer och innovativa lösningar används när det är lämpligt, se även utgiftsområde 24 Näringsliv och utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Förutsättningar för digital ledning har stärkts

Såväl OECD som Digitaliseringsrådet pekar på behov av kraftsamling och vikten av ledning och styrning för ett effektivt och säkert genomförande av digitaliseringspolitiken. Regeringen anser att OECD och Digitaliseringsrådets rapporter i detta avseende ger goda förutsättningar för analys och uppföljning, vilket är viktiga utgångspunkter för relevant, målmedveten och rättssäker effektivisering och kvalitetsutveckling.

Se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning för information om digitalisering i offentlig förvaltning, bl.a. digital mognad.

Digital infrastruktur – skillnaderna minskar men det är fortsatt en ojämn fördelning av tillgång till bredband i landet

Fast och trådlöst bredband och mjuk infrastruktur
Utbyggnaden av framför allt fast bredband går framåt vilket leder till att allt fler hushåll och företag får tillgång till snabbt bredband. Skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd minskar, men det är fortfarande en ojämn fördelning av tillgången i landet. Det nuvarande stödet till bredbandsutbyggnad i landsbygd som regeringen avsatt medel till, har bidragit till att fler har tillgång till snabbt bredband. Det nuvarande stödsystemet löper under perioden 2014–2020 och det finns behov även framöver av statliga stödinsatser för att bredbandsutbyggnad ska åstadkommas i områden där förutsättningarna för kommersiell utbyggnad saknas.

PTS redovisade sommaren 2018 regeringsuppdraget om kommuners roller på bredbandsmarknaden och undantag från den kommunala lokaliseringprincipen (I2019/00047/D). PTS

föreslår att ett undantag från lokaliseringprincipen bör införas för kommuner. Regeringen avser i nuläget inte att gå vidare med förslaget.

Anläggning av snabbt bredband sker till största delen längs vägnätet. För att skapa goda förutsättningar för både kommersiell och stödfinansierad utbyggnad är det viktigt att det finns möjlighet att anlägga både kanalisation och fiber inom vägområdet i alla delar av landet. Den statliga väginfrastrukturen är en viktig resurs för den bredbandsinfrastruktur som nu behöver anläggas i Sveriges landsbygder.

Regeringens samlade bedömning är att takten i utbyggnaden är för låg för att regeringens mål till 2020 ska kunna nås vilket även knyter an till måluppfyllelsen av det riksdagsbundna målet att Sverige ska ha bredband i världsklass. För att lyckas med utbyggnaden av bredband och därmed så snart som möjligt nå målen på området krävs att goda förutsättningar skapas. Det innebär ett fortsatt behov av att främja utbyggnaden likväl som god samverkan mellan de aktörer som har viktiga roller att spela i utbyggnaden.

Goda förutsättningar för tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet

Den mycket goda tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför 10 Mbit/s bedöms, tillsammans med bestämmelserna i den nya stödförordningen för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet, innebära att Sverige har mycket goda förutsättningar att nå målet att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.

Förutsättningarna för väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation fortsätter att förbättras

Det kan konstateras att utvecklingen visar att regeringens insatser även fortsättningsvis bidrar till att nå delmålet om elektronisk kommunikation.

Regeringen bedömer att reglerna i den nya europeiska rättsakten, ”kodexen”, för elektroniska kommunikationer innebär att samordningen av EU:s radiospektrumförvaltning stärks då detta kan underlätta 5G-utbyggnaden och förenkla gränsöverskridande elektroniska kommunikationstjänster. Det är också positivt att skyddet av slutanvändare uppdateras för att

stämman bättre överens med de nya förutsättningar som råder på telekommarknaden i dag.

Snabb utveckling av bredbandstjänster och mobila tjänster

Det faktum att kapacitetskrävande tjänster som strömmande video konsumeras i allt högre utsträckning, och att industriell och annan kommersiell användning av kommunikationstjänster utvecklas, ställer sammantaget allt högre krav på infrastrukturen.

Att slutkundspriserna för abonnemang fortsätter att variera stort beror på flera faktorer, men inte minst priserna i grossistledet. Priset för att fiberansluta en villa varierar fortsatt kraftigt men ökade överlag även 2018. Den främsta orsaken är dock att fiberutbyggnaden sker i mer kostnadsdrivande områden än tidigare, vilket är i linje med målen i bredbandsstrategin.

Radiospektrum – goda förutsättningar för 5G-utvecklingen viktigt

Regeringen anser att det är viktigt att skapa förutsättningar för utbyggnad och användning av 5G och att Sverige ska ligga i framkant av 5G-utvecklingen. Regeringens bedömning är att de åtgärder i form av auktioner för 5G-relevanta frekvensband som har genomförts och planeras att genomföras, ligger väl i linje med de svenska och europeiska ambitionerna.

Insatser för robusthet och säkerhet behöver förstärkas

Tillförlitliga elektroniska kommunikationer är en förutsättning för att såväl enskilda hushåll som för näringslivet, men också för upprätthållandet av kritiska samhällsfunktioner. Störningar och avbrott i de elektroniska kommunikationstjänsterna kan uppstå av en mängd olika orsaker kopplade till både yttre händelser och handhavandefel. Regeringen bedömer att de nya skyldigheterna enligt lagen om informations-säkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster kan bidra till att förebygga sådana händelser. Tillämpningen av den nya säkerhetsskyddslagen innebär ett utökat arbete kopplat till säkerhets-känslig verksamhet.

Det förslag till riskanalys avseende nationell 5G-infrastruktur som PTS fått i uppdrag att göra, ska bidra till en EU-gemensam riskanalys och förslag till åtgärder. Den EU-gemensamma analysen och förslagen till åtgärder bör kunna stärka säkerheten i 5G-näten i Sverige.

Tillgång till telefoni är mycket god

Tillgången till telefoni får anses vara mycket god i Sverige. Den fortsatt nedåtgående trenden för traditionella, fasta lösningar är en följd av att allt fler väljer mobila alternativ, något som generellt sätt fungerar väl. PTS mätningar visar att nästan alla hushåll och företag i Sverige hade tillgång till fast telefoni via mobilnätet i oktober 2018.

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). Inget medlemsland får upprätthålla ett lagstadgat monopol på någon del av den nationella postmarknaden. I april 2019 fanns det 29 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord Group AB (Postnord) är genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. postservice till alla hushåll, företag och organisationer i hela Sverige.

Postnords marknadsandel mätt i antalet brev-försändelser var 77,5 procent 2018, jämfört med 79,1 procent 2017. Citymail Sweden AB:s (Citymail) marknadsandel var 19,0 procent 2018, jämfört med 17,9 procent 2017. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 3,4 procent 2018, jämfört med 2,9 procent 2017.

Nedgången i brevvolymer mellan 2017 och 2018 var 8,3 procent. Sedan 2000 har brevvolymer minskat med 41,1 procent, se tabell 4.3.

Tabell 4.3 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000	3 426	100
...		
2014	2 433	71,0
2015	2 312	67,5
2016	2 273	66,3
2017	2 202	64,3
2018	2 018	58,9

Källa: PTS.

Sedan den 1 januari 2018 ska 95 procent av inrikes enstaka brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar enligt postförordningen (2010:1049). Oberoende mätningar visar att Postnord, i rollen som utsedd tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten, med god marginal uppfyller befodringskraven genom att 98,58 procent av breven delades ut i tid.

Tabell 4.4 Andelen brev som inlämnats till Postnord för övernattbefodran, fr.o.m. 2018 tvådagarsbefodran, och som delades ut inom tidsramen

År	Årsmedel (%)
2015	89,8
2016	91,3
2017	90,3
2018 (tvådagarsbefodran)	98,6

Källa: PTS.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2018 var det 1 340 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en minskning med 14 hushåll jämfört med motsvarande tidpunkt 2017.

Under 2018 minskade antalet klagomål till PTS om postfrågor jämfört med 2017 (2018 var det 1 996 klagomål och 2017 var det 2 554). Av de inkomna klagomål som kan kopplas till en specifik operatör rör cirka 66 procent av klagomålen Postnord, jämfört med 59 procent 2017, och 5 procent avser Citymail, jämfört med 11 procent 2017. Andelen klagomål om brister i något led av paketdistributionen ökade dock och under 2018 var dessa klagomål för första gången fler än klagomålen för brev. Klagomål på paketdistribution har till stor del avsett brister i Postnords hantering av tull, mervärdesskatt och hanteringsavgifter för paketförsändelser som har skickats från länder utanför EU.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att det, för att kunna pröva samdistributionens

möjligheter, är angeläget och nödvändigt att nya och mer omfattande försök till en samordnad utdelning av tidningar och post görs och att det är viktigt att även aktörer som är fristående från PostNord AB ges möjlighet att delta i en sådan försöksverksamhet (bet. 2014/15:KU12 punkt 4, rskr. 2014/15:195). Regeringen uppdrog därför den 17 december 2015 åt PTS att kartlägga förutsättningarna inom det postala regelverket för att genomföra försöksverksamhet med samdistribution av post och tidningar på sådant sätt som riksdagen förordat (N2015/088977/TTP). PTS redovisade uppdraget den 31 mars 2016 och konstaterade därvid att marknaden utvecklats så att samdistribution av post och tidningar på marknadsmässiga grunder sker på fler orter och att myndigheten inte har några verksamma rättsmedel att genomföra försöksverksamhet på sådant sätt som riksdagen förordat (N2016/02494/D). Utredningen om en översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle (N 2015:06) som bl.a. har haft till uppgift att utreda effekterna av samdistribution av post och tidningar och hur det skulle påverka möjligheterna för marknadstillträde och effektiv konkurrens lämnade i april 2016 delbetänkandet Som ett brev på posten – Postbefodran och pristak i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:27) och i september 2016 slutbetänkandet Till sista utposten – En översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:54). Utredningens förslag låg till grund för regeringens beslut den 12 oktober 2017 om förordningen (2017:918) om ändring i postförordningen (2010:1049), som innebär att den samhällsomfattande posttjänstens befodringskrav för brev med normalporto ändras från övernattbefodran till tvådagarsbefodran, samt för propositionen Ändringar i postlagen (prop. 2017/18:41) som regeringen beslutade den 9 november 2017. Övergången till tvådagarsbefodran kan underlätta samdistribution av post och tidningar. Regeringen ansåg i och med dessa åtgärder att tillkännagivandet var slutbehandlat vilket redovisades i propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179). Under utskottsbehandlingen av propositionen anförde näringsutskottet, som även beslutat att ge konstitutionsutskottet tillfälle att yttra sig, följande i bet. 2017/18:NU19: ”Utskottet konstaterar att konstitutionsutskottet i fråga om tillkänn-

givandet om nya och mer omfattande försök med samdistribution inte delar regeringens bedömning. Konstitutionsutskottet anser att regeringens åtgärder skulle ha kunnat vara mer vittgående och menar att regeringen mycket väl hade kunnat överväga olika alternativa vägar framåt för att inleda försöksverksamhet med samdistribution, däribland att använda sin roll som ägare i Postnord AB. Konstitutionsutskottet anser därför att regeringen bör undersöka alternativa vägar och därefter redovisa ytterligare åtgärder i fråga om samdistribution. Utskottet gör inte någon egen bedömning av dessa tillkännagivanden men förutsätter att regeringen, i enlighet med det som konstitutionsutskottet tidigare uttalat i samband med behandlingen av regeringens skrivelse 2016/17:75, återkommer till riksdagen med den redovisning som konstitutionsutskottet efterfrågar.”

Regeringen har riksdagens uppdrag att aktivt förvalta statens ägande i bolag så att den långsiktiga värdeutvecklingen blir den bästa möjliga och, i förekommande fall, att de särskilt beslutade samhällsuppdragen utförs väl. Regeringen anser att det är av största vikt att bolag med statligt ägande förvaltas på ett aktivt och professionellt sätt med värdeskapande som övergripande mål. Detta innebär att bolagen ska agera långsiktigt, effektivt och lönsamt samt ges förmåga att utvecklas. Postnord AB (Postnord) ägs gemensamt av den svenska och den danska staten. Postnord har inget av riksdagen särskilt beslutat samhällsuppdrag, däremot anger Postnords bolagsordning att föremålet för bolagets verksamhet ska vara att, direkt eller genom dotterbolag, tillhandahålla rikstäckande postverksamhet i Sverige och Danmark. PTS har genom utfärdade av tillståndsvillkor för Postnord utsett bolaget att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten i Sverige. Bolag med statligt ägande utgör privaträttsliga subjekt och lyder som utgångspunkt under samma lagar och regler som privatägda aktiebolag. Associationsrättsligt styrs bolagen med aktiebolagslagen (2005:551) som övergripande ramverk och bolagsstämman utgör bolagets högsta beslutande organ. Bolagsstämman utser styrelsens ledamöter som gemensamt ansvarar bl.a. för bolagets organisation och förvaltningen av dess angelägenheter samt utser bolagets verkställande direktör, som ska sköta den löpande förvaltningen av bolaget enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar. Styrelsens självständighet och

yttersta ansvar för bolagets verksamhet utgör en av huvudprinciperna för den svenska modellen för bolagsstyrning, vilken bygger på en relativt strikt rollfördelning mellan de olika bolagsorganen (ägare, styrelse och ledning). Det är därmed styrelsen och ledningen för Postnord som inom ramen för bolagets uppdrag samt tillämpliga lagar, regler och tillståndsvillkor ansvarar för och sköter bolagets operativa verksamhet vilket bl.a. inkluderar eventuella beslut om samarbeten och försöksverksamhet. Regeringen ser fortsatt frågan om samdistribution som angelägen och avser att följa utvecklingen på området. Regeringen anser med detta att det aktuella tillkännagivandet är slutbehandlat.

I enlighet med förslag från regeringen (prop. 2018/19:36) beslutade riksdagen i mars 2019 om den nya lagen (2019:181) med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om gränsöverskridande paketleveranstjänster (bet. 2018/19:TU9, rskr. 2018/19:157). Som en följd av den nya lagen har regeringen beslutat förordningen (2019:190) med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Regeringen har även beslutat om ändringar i förordningen (2016:602) om finansiering av Post- och telestyrelsens verksamhet (SFS 2019:189) och i förordning (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen (SFS 2019:191). PTS är nationell tillsynsmyndighet och får meddela föreskrifter enligt EU-förordningen. PTS får även ta ut avgifter från berörda tillhandahållare av paketleveranstjänster om maximalt 5 000 000 kronor per år.

Den nya lagen och förordningen samt förordningsändringarna trädde i kraft den 15 maj 2019.

Den 18 april 2019 överlämnade regeringen skrivelsen Ett ändrat prishöjningstak för frimärkta brev (skr. 2018/19:113). I skrivelsen redogör regeringen för sin syn på behovet av att prisregleringen av inrikes befördran av enstaka postförsändelser bör förändras och på hur detta bör ske för att det långsiktigt ska finnas en samhällsomfattande posttjänst av god kvalitet i hela landet. Riksdagen beslutade den 18 juni 2019 att lägga skrivelsen till handlingarna. Den 27 augusti 2019 beslutade regeringen att ändra postförordningen i enlighet med skrivelsen. Förordningsändringen trädde i kraft den 1 augusti 2019.

Analys och slutsatser

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn uppfylls, men att den svenska postmarknaden fortfarande befinner sig under ett stort förändringstryck. Brevvolymerna sjönk historiskt mycket under 2018 och klagomålen på framför allt paketdistributionen ligger fortsatt på en hög nivå. PTS arbetar sedan flera år tillbaka tillsammans med postoperatörerna som vidtagit åtgärder för att komma till rätta med problemen, men förändringen av postmarknaden gör att utmaningarna kommer att 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. Den ökande mängden paket är dock oftast inte tillräckligt för att bära postoperatörernas verksamhet när brevvolymerna faller. Konkurrenssituationen på postmarknaden fortsätter att utvecklas långsamt och Postnord har alltjämt en dominerande ställning, men utvecklingen går i positiv riktning. Både Postnord och Citymail tappar brevvolymerna på grund av digitaliseringen.

Regeringen konstaterar att det inte finns några tecken på att volymminskningen på den svenska brevmarknaden kommer att avstanna. Det gör att förutsättningarna på postmarknaden kommer att fortsätta förändras i snabb takt när volymminskningen fortsätter. Detta leder till att även förutsättningarna för att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst påverkas. Enligt regeringens bedömning är situationen på postmarknaden sådan att det kan komma att finnas behov av att på nytt se över postlagstiftningen för att säkerställa att det långsiktigt kommer finnas en samhällsomfattande posttjänst av god kvalitet i hela landet. Regeringen avser att följa utvecklingen nära och återkomma i lämpligt sammanhang.

4.4.4 Grundläggande betaltjänster

Resultat

Länsstyrelsernas uppdrag enligt förordningen (2017:869) om bevakning av grundläggande betaltjänster sammanställs årligen av Länsstyrelsen i Dalarnas län och rapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Av 2018 års rapport (I2019/00064/D) framgår att en

majoritet av länsstyrelserna (18 av 21 stycken) bedömer att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredställande för privatpersoner i allmänhet eftersom dessa kan och vill använda digital teknik. Det är fortfarande främst de som inte är digitalt delaktiga som upplever problem med tillgången till grundläggande betaltjänster, vilket gäller för privatpersoner, småföretagare och föreningar. Svårigheter finns i högre grad hos individer i äldregruppen, asylsökande, nyanlända och hos personer med vissa funktionsnedsättningar.

Tillgången till grundläggande betaltjänster är, likt föregående år, problematisk för föreningar: 14 av 21 länsstyrelser gör bedömningen att betaltjänstsituationen inte är tillfredställande för föreningar. Samtliga länsstyrelser bedömer att det, likt föregående år, finns geografiska områden eller orter i länen med bristande tillgång till grundläggande betaltjänster. Antalet områden har inte minskat utan sju länsstyrelser bedömer att det i fler områden än tidigare finns problem.

Antalet länsstyrelsefinansierade betaltjänstombud var 38 stycken i november 2018. PTS uppskattar att ca 48 000 personer har fått det närmare till kontantuttag till följd av de statligt finansierade ombuden. I genomsnitt bidrar ombuden till att dessa personer fått cirka 20 kilometer kortare till närmaste uttagsmöjlighet.

Insatser för att öka samordningen av olika typer av service i gles- och landsbygder sker inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt. Utvecklingen för hela betaltjänstområdet och kontanthantering i stort i samhället redovisas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella institutioner.

Analys och slutsatser

Regeringens samlade bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna uppfylls. Grundläggande betaltjänster är ett område som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, bl.a. digital delaktighet, tillgång till digital infrastruktur, insatser inom kommersiell service samt finansmarknaden.

Betaltjänstmarknadens digitalisering fortsätter alltjämt. En grundläggande förutsättning för att alla privatpersoner, småföretag och föreningar ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter är att

den digitala delaktigheten ökar och tillräcklig digital infrastruktur finns. En stor utmaning är att få dem som i dag inte är digitalt delaktiga att närma sig digitala betaltjänster. Om användarvänligheten och tillgängligheten ökar för de tjänster som finns på marknaden t.ex. i form av material på olika språk, ökar även möjligheten att fler blir digitalt delaktiga. Utvecklingen av nya tekniska lösningar måste fortsätta så att även behov hos alla grupper tillgodoses. För utvecklingen på betaltjänstmarknaden och tillgången till kontanttjänster, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt Finansmarknaden.

4.5 Politikens inriktning

4.5.1 Digitaliseringspolitik

Bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter

Regeringens digitaliseringsstrategi För ett hållbart digitaliserat Sverige anger inriktningen för digitaliseringspolitiken. För att nå det övergripande målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter fokuserar regeringen sina insatser till strategins fem delområden: digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur. Genom att arbeta inom dessa delområden skapar regeringen bättre förutsättningar för hållbar tillväxt, ett mer jämlikt och jämställt samhälle, minskad klimat- och miljöpåverkan, en cirkulär ekonomi och ett kostnadseffektivt resursutnyttjande samt ökad livskvalitet för individen.

För den politiska inriktningen inom området digitalisering av offentlig förvaltning se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Digital kompetens

Sverige har ett gott utgångsläge när det gäller digital kompetens. Den snabba utvecklingen ställer dock krav på fortsatta insatser för att alla ska kunna utveckla och använda sin digitala kompetens.

Det är fortsatt angeläget att verka för ett större utbud av digitala specialister för att kunna dra nytta av digitaliseringens möjligheter inom såväl offentlig som privat sektor, i synnerhet vad avser nya teknologier som AI. För en hållbar samhällsutveckling behöver jämställdhet beaktas inom de branscher där nya digitala lösningar utvecklas. Det är bl.a. i detta avseende viktigt att en högre andel kvinnor utbildar sig till och arbetar som digitala specialister. För att bidra till ett större utbud av digitala specialister har regeringen uppdragit åt Universitetskanslersämbetet (UKÄ) och Tillväxtverket att föreslå åtgärder som leder till att kompetensförsörjningen av digital spetskompetens utvecklas. Myndigheterna har också i uppdrag att föra en dialog om samverkan mellan berörda aktörer på området för att öka tillgången på digital spetskompetens (I2019/0963/D).

Det är angeläget att utbildningssystemet, arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer och andra berörda aktörer som bidrar till kompetensförsörjningen skapar förutsättningar för livslångt lärande och utveckling av medarbetarens digitala kompetens. Både arbetsgivare och aktörer som bidrar till kompetensförsörjningen har en viktig del i detta arbete.

Digital trygghet

För att människor, företag och organisationer ska känna tillit till och förtroende för digitaliseringen krävs det säkra digitala system som värnar den personliga integriteten, respekterar rättigheter och att identifierade sårbarheter hanteras, när människor och samhället i allt högre grad blir beroende av att teknik är uppkopplad och kommunicerbar via internet. Det krävs också att användare har tillräcklig digital kompetens.

Digital innovation

Digitala innovationer behövs för att stärka Sveriges konkurrenskraft och välfärd samt för att identifiera nya och effektiva lösningar på flera av dagens stora samhällsutmaningar. Grundläggande förutsättningar för digital innovation är tillgång till digital spetskompetens och att data-driven innovation främjas.

Det krävs insatser för att öka tillgången till data och för att stärka förmågan att använda stora datamängder, inte minst med avseende på små

och medelstora företag. Regeringen har därför uppdragit åt Tillväxtverket att under 2019–2020 främja små och medelstora företags förmåga att använda data som strategisk resurs, inberäknat säkerhetsaspekter i förhållande till data (I2019/01966/D).

Flera åtgärder behövs i syfte att få genomslag för målet i den nationella inriktningen för AI och för att leva upp till de åtgärder som efterfrågats av EU i meddelandet Samordnad plan för artificiell intelligens (COM (2018) 795 final). Arbetet med att säkerställa att utvecklingen och användningen av AI vägleds av normer och etiska principer är viktigt för att dra nytta av fördelar och samtidigt minimera risker. I detta avseende ger EU:s och OECD:s arbete viktig vägledning för det fortsatta arbetet.

Digital ledning

För att skapa en säker och robust digitalisering för samhället i stort och som människor känner tillit till, krävs ökad samordning och gemensamt ansvarstagande. Det finns stor potential att effektivisera, utveckla och uppnå högre kvalitet genom styrning, mätning och uppföljning.

Det av regeringen inrättade Digitaliseringsrådet med tillhörande kansli-funktion har en viktig roll och är ett exempel på hur det går att främja och stödja digitaliseringspolitikens genomförande. Digitaliseringsrådets uppdrag sträcker sig till den 31 december 2020. Regeringen har mot bakgrund av detta uppdragit åt Statskontoret att utvärdera Digitaliseringsrådet och dess kansli. Statskontoret ska även se över behovet av och formerna för ett framtida sammanhållet och kontinuerligt ansvar för analys och genomförande av digitaliseringspolitiken som en ytterligare främjande åtgärd (I2019/01965/D).

Sverige ska ha bredband i världsklass

Digital infrastruktur

Sverige ska ha bredband i världsklass. Det är en förutsättning för att kunna tillvarata digitaliseringens möjligheter och uppnå regeringens bredbandsmål. Därför krävs en fortsatt hög utbyggnadstakt av både fast och trådlöst bredband. I Sverige är utgångspunkten för bred-

bandsutbyggnaden att den sker på kommersiella grunder. I landets mer glesbefolkade delar är det dock ofta förenat med större utmaningar att åstadkomma marknadsmässig utbyggnad. Med de verktyg som staten förfogar över, såsom stödmedel, lagstiftning, myndighetsstyrning och arenor för dialog mellan relevanta aktörer, kan förutsättningarna för att åstadkomma bredbandsutbyggnad i hela landet förbättras, inte minst i mer glesbefolkade områden.

En god tillgänglighet i hela Sverige är viktigt för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet. En väl fungerande digital infrastruktur bidrar till detta och regeringen föreslår därför att ytterligare medel avsätts för att underlätta och öka tempot i bredbandsutbyggnaden.

Totalt satsar regeringen 650 miljoner kronor 2020–2022 på ett nytt stödsystem för utbyggnad av elektroniska kommunikationer. Se även utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel.

PTS har i november 2017 presenterat ett förslag om ett sådant stödsystem (N2017/04104/D). Regeringen har uppdragit åt PTS att under 2019 konkretisera hur framtida stödinsatser på bredbandsområdet skulle kunna utformas på ett effektivt sätt (I2019/01961/D och I2019/01884/SVS).

Utredningen om effektivare användning av statens bredbandsinfrastruktur överlämnade i januari 2016 slutbetänkandet Statens bredbandsinfrastruktur som resurs (SOU 2016:1). Regeringen redovisade hantering av slutbetänkandet i budgetpropositionen för 2019, utg. omr. 22. Regeringen går i nuläget inte vidare med slutbetänkandets övriga förslag.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Tillgången till bredbandsuppkoppling och mobil kommunikation på goda villkor blir en allt viktigare prioritet i den fortgående digitaliseringen av samhället. Staten har en fortsatt viktig roll i att skapa goda förutsättningar för att den kommersiella utbyggnaden av bredband och införandet av nya mobila tekniker ska kunna fortsätta.

Nya regler behöver främja den långsiktiga konsumentnyttan, användarnas tillgång till tjänster på en gränsöverskridande digital marknad och utvecklingen av nya kommunikationstekniker som 5G. Det lagförslag som bereds inom

Regeringskansliet för att genomföra EU-direktivet om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (se även avsnitt 4.4.2 Resultat), bör kunna bidra till detta. Med genomförandet vill regeringen också anpassa reglerna till Sveriges marknadsstruktur med ett flertal regionala och lokala bredbandsoperatörer.

Radiospektrum

Regeringen anser att effektivare användning av radiofrekvenser är ett samhällsintresse. Arbetet med sådan effektivisering måste fortsätta. Vidare ska frekvensförvaltningen säkerställa nationella säkerhetsintressen och tillgodose samhällsviktiga aktörers behov av radiospektrum. Det förutsätter översyn av befintlig radioanvändning och beredskap för omplanering och frigörande av frekvensband om så krävs. Sådana processer tar i allmänhet lång tid varför arbetet måste ske med god framförhållning. Betänkandet *Frekvenser i samhällets tjänst* (SOU 2018:92) som behandlar radiospektrumanvändning i framtiden kommer här att få betydelse.

Sverige ska ligga i framkant av 5G-utvecklingen. Regeringen prioriterar därför att skapa förutsättningar för utbyggnad och användning av 5G, vilket inkluderar att göra frekvenser tillgängliga för 5G. Framgång för 5G är emellertid också beroende av att tillverkare och operatörer kan producera utrustning och tjänster i stor skala. För att detta ska vara möjligt verkar regeringen i EU samt i andra internationella sammanhang för stärkt harmonisering av radiofrekvensanvändningen.

I maj 2018 undertecknade de nordiska ländernas statsministrar en avsiktsförklaring om utveckling av 5G i Norden. Arbetet med uppföljning och genomförande av avsiktsförklaringen kommer att fortsätta under 2019, bl.a. genom ett rundabordsamtal med 5G-expertter i syfte att identifiera hinder och lösningar på hur 5G-utvecklingen ska kunna drivas på.

Robusthet och säkerhet

Tillförlitliga elektroniska kommunikationer med hög driftssäkerhet och starkt skydd är av mycket stor vikt för samhällets funktionalitet och säkerhet samt möjligheter att hantera olika krisförlopp. Det finns behov av att utveckla samhällets informations- och cybersäkerhet och regeringens övergripande prioriteringar lyfts fram i den nationella informations- och cybersäkerhetsstrategin (skr. 2016/17:213).

Det förslag till riskanalys avseende nationell 5G-infrastruktur som PTS på regeringens uppdrag har tagit fram samt efterföljande EU-gemensamma riskanalyser och förslag till åtgärder, är viktiga utgångspunkter för det fortsatta arbetet med säkerheten i 5G-näten och övrig nätinфраstruktur i Sverige.

För att skapa bättre förutsättningar för skydd av Sveriges säkerhet vid radioanvändning, bl.a. vid utbyggnad av de kommande 5G-näten, ser regeringen över lagstiftningen på området.

4.5.2 Post

Digitaliseringen av samhället fortsätter att förändra postmarknaden i grunden. Övergången till digitala kommunikationer gör att antalet brev minskar samtidigt som den växande e-handeln gör att volymen av paket och varubrev fortsätter att öka. Samhällets behov av olika posttjänster förändras i allt snabbare takt och postoperatörernas utmaningar att möta olika aktörers behov och önskemål fortsätter.

Detta leder till att förutsättningarna för att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst påverkas. Enligt 3 kap. 4 § postlagen (2010:1045) ska den samhällsomfattande posttjänsten tillförsäkras genom upphandling om det är nödvändigt med hänsyn till kostnaderna för att tillhandahålla tjänsten. Regeringen följer noga utvecklingen på postområdet i detta avseende, men också utvecklingen för den samhällsomfattande posttjänsten och för postmarknaden i stort.

4.5.3 Grundläggande betaltjänster

Grundläggande betaltjänster ska i första hand tillhandahållas av marknaden. Staten har ett begränsat ansvar som endast omfattar de orter och den landsbygd där behoven inte tillgodoses av marknaden. De problem som finns med tillgången till grundläggande betaltjänster hör ofta samman med bristande digital delaktighet. Länsstyrelsernas arbete med lokala och regionala insatser är centralt för utvecklingen inom området. Regeringens politik för hela betaltjänstområdet och kontanthanteringen i stort redovisas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella intuitioner.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.5 Anslagsutveckling 2.1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

År	Utfall	46 510	Anslags- sparande	2 498
2018	Utfall	46 510		2 498
2019	Anslag	55 122 ¹	Utgifts- prognos	55 926
2020	Förslag	63 387		
2021	Beräknat	64 320 ²		
2022	Beräknat	65 243 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 63 387 tkr i 2020 års prinsnivå.

³ Motsvarar 63 387 tkr i 2020 års prinsnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras av avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.6 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomstitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2018	99 365	290 977	277 536	13 442	50 259
Prognos 2019	100 000	283 070	298 299	-15 229	35 030
Budget 2020	100 000	287 075	306 575	-19 500	15 530

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och betrodda tjänster. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 287 075 000 kronor för 2020.

Regeringens förslag: Avgiftsuttaget under 2020 för att finansiera åtgärder mot allvarlig fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansierats från anslaget 2:5 *Driftsäker och elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens övervägande

Tabell 4.7 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019 ¹	50 122	50 122	50 122
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	805	1 555	2 296
Beslut	12 460	12 643	12 825
Varav BP20 ³	15 000	15 000	15 000
Varav ³			
Krav på tillhandahållande av kontanttjänster	15 000	15 000	15 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	63 387	64 320	65 243

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2021–2022 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

För att möjliggöra PTS nya uppgift som tillsynsmyndighet för kraven att tillhandahålla kontanttjänster föreslår regeringen att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökas med 15 000 000 kronor. Se även utgiftsområde 2 Samhälls-ekonomi och finansförvaltning, avsnitt 3.4.

Regeringen föreslår att 63 387 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 64 320 000 kronor och 65 243 000 kronor.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tabell 4.8 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2018	Utfall	137 576		2 702
2019	Anslag	138 278 ¹	Utgifts-prognos	136 684
2020	Förslag	136 278		
2021	Beräknat	136 278		
2022	Beräknat	136 278		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter för

Tabell 4.9 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2024
Ingående åtaganden	176 602	104 205	171 765			
Nya åtaganden	30 923	156 920	236 235			
Infriade åtaganden	-103 320	-89 360	-108 000	-117 000	-80 000	-103 000
Utestående åtaganden	104 205	171 765	300 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	200 000	200 000	300 000			

utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov, t.ex. avseende tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2021–2024.

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 2020 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2021–2024.

Regeringens övervägande

Tabell 4.10 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	140 278	140 278	140 278
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-4 000	-4 000	-4 000
Varav BP20	-4 000	-4 000	-4 000
Varav			
Förstärkning DIGG	-4 000	-4 000	-4 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	136 278	136 278	136 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* minskas med 2 000 000 kronor med anledning av att Myndigheten för digital förvaltning har tagit över arbetet med webbriktlinjer för offentlig sektor från PTS. Anslaget minskas även med 2 000 000 kronor för att finansiera en förstärkning av anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning* under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Regeringen föreslår att 136 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 136 278 000 kronor och 136 278 000 kronor.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.11 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

			Anslags- sparande	
2018	Utfall	20 948		14 590
2019	Anslag	33 037 ¹	Utgifts- prognos	29 691
2020	Förslag	28 037		
2021	Beräknat	28 037		
2022	Beräknat	28 037		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 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 2020 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2021–2024.

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 2020 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2021–2024.

Tabell 4.12 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2024
Ingående åtaganden	31 269	39 285	45 000			
Nya åtaganden	32 293	22 978	22 000			
Infriade åtaganden	-25 277	-17 263	-22 000	-16 516	-15 500	12 984
Utestående åtaganden	39 285	45 000	45 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	45 000	45 000	45 000			

Regeringens övervägande**Tabell 4.13 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:3 Grundläggande betaltjänster**

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019 ¹	33 037	33 037	33 037
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-5 000	-5 000	-5 000
Varav BP20	-7 500	-7 500	-7 500
Varav			
Krav på tillhandahållande av kontanttjänster	-7 500	-7 500	-7 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	28 037	28 037	28 037

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att finansiera en del av ökningen av anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* under utgiftsområde 22 Kommunikationer minskas anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 7 500 000 kronor.

Regeringen föreslår att 28 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 28 037 000 kronor och 28 037 000 kronor.

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**

Tusental kronor

	Utfall	Anslags- sparande	
2018	64 865		7 979
2019	Anslag	Utgifts- prognos	72 004
2020	Förslag	64 844	
2021	Beräknat	54 844	
2022	Beräknat	54 844	

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens övervägande

Tabell 4.15 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019¹	72 844	72 844	72 844
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-8 000	-18 000	-18 000
Varav BP20	-8 000	-8 000	-8 000
Varav			
Förstärkning DIGG	-8 000	-8 000	-8 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	64 844	54 844	54 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att finansiera en del av ökningen av anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning* under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning minskas anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* med 8 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att 64 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 54 844 000 kronor och 54 844 000 kronor.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2018	Utfall	165 429	24 176
2019	Anslag	146 014 ¹	134 446
2020	Förslag	296 014	
2021	Beräknat	346 014	
2022	Beräknat	426 014	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2019 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2020 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 745 000 000 kronor 2021–2024.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtals-teknande vid upphandling samt vid beslut om fleråriga projekt för utbyggnad av elektroniska kommunikationer. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2020 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 745 000 000 kronor 2021–2024.

Tabell 4.17 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2018	Prognos 2019	Förslag 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022	Beräknat 2023–2024
Ingående åtaganden	229 926	221 138	245 000			
Nya åtaganden	57 737	92 794	583 000			
Infriade åtaganden	-66 525	-68 932	-83 000	-293 000	-381 500	-70 500
Utestående åtaganden	221 138	245 000	745 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	250 000	270 000	745 000			

Regeringens övervägande**Tabell 4.18 Härledning av anslagsnivån 2020–2022 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Tusental kronor

	2020	2021	2022
Anvisat 2019 ¹	146 014	146 014	146 014
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	150 000	200 000	280 000
Varav BP20	156 000	206 000	306 000
Varav			
Regionala			
bredbandskoordinatorer	6 000	6 000	6 000
Bredbandsutbyggnad	150 000	200 000	300 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	296 014	346 014	426 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2018 (bet. 2018/19:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att stärka PTS arbete med utbyggnad av elektroniska kommunikationer föreslår regeringen att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 150 000 000 kronor 2020, 200 000 000 kronor 2021 och 300 000 000 kronor 2022. Anslaget ökas med ytterligare 6 000 000 kronor 2020–2022 för att stärka bredbandskoordinatorernas verksamhet.

Regeringen föreslår att 296 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2020. För 2021 och 2022 beräknas anslaget till 346 014 000 kronor och 426 014 000 kronor. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det avgiftsuttag 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.