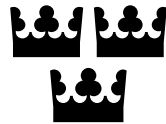


Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2017

Kommunikationer

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Tabellförteckning..... | 5 |
| Diagramförteckning..... | 9 |
| 1 Förslag till riksdagsbeslut..... | 11 |
| 2 Kommunikationer..... | 13 |
| 2.1 Omfattning..... | 13 |
| 2.2 Utgiftsutveckling..... | 13 |
| 2.3 Skatteutgifter..... | 14 |
| 2.4 Mål för utgiftsområdet..... | 15 |
| 3 Transportpolitik..... | 17 |
| 3.1 Omfattning..... | 17 |
| 3.2 Skatteutgifter..... | 18 |
| 3.3 Mål..... | 20 |
| 3.4 Resultatredovisning..... | 21 |
| 3.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder..... | 21 |
| 3.4.2 Resultat..... | 21 |
| 3.4.3 Regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden..... | 30 |
| 3.4.4 Analys och slutsatser..... | 32 |
| 3.5 Politikens inriktning..... | 44 |
| 3.5.1 Övergripande..... | 44 |
| 3.5.2 Strategiska områden som bidrar till regeringens övergripande mål sysselsättning och miljö..... | 47 |
| 3.6 Budgetförslag..... | 50 |
| 3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur..... | 50 |
| 3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur..... | 61 |
| 3.6.3 1:3 Trafikverket..... | 64 |
| 3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål..... | 65 |
| 3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur..... | 65 |
| 3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser..... | 66 |
| 3.6.7 1:7 Trafikavtal..... | 66 |
| 3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet..... | 68 |
| 3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut..... | 69 |
| 3.6.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk..... | 70 |

| | | |
|--------|--|-----|
| 3.6.11 | 1:11 Trängselskatt i Stockholm | 71 |
| 3.6.12 | 1:12 Transportstyrelsen | 77 |
| 3.6.13 | 1:13 Trafikanalys | 80 |
| 3.6.14 | 1:14 Trängselskatt i Göteborg | 81 |
| 3.6.15 | 1:15 Sjöfartsstöd | 86 |
| 3.6.16 | Sjöfartsverket | 86 |
| 3.6.17 | Luftfartsverket | 89 |
| 4 | Politiken för informationssamhället | 93 |
| 4.1 | Omfattning | 93 |
| 4.2 | Utgiftsutveckling | 94 |
| 4.3 | Mål för området | 94 |
| 4.4 | Resultatredovisning | 95 |
| 4.4.1 | Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder | 95 |
| 4.4.2 | It-politik | 98 |
| 4.4.3 | Post | 112 |
| 4.4.4 | Grundläggande betaltjänster | 113 |
| 4.5 | Politikens inriktning | 114 |
| 4.5.1 | It-politik | 114 |
| 4.5.2 | Post | 118 |
| 4.5.3 | Grundläggande betaltjänster | 118 |
| 4.6 | Budgetförslag | 119 |
| 4.6.1 | 2:1 Post- och telestyrelsen | 119 |
| 4.6.2 | 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 120 |
| 4.6.3 | 2:3 Grundläggande betaltjänster | 121 |
| 4.6.4 | 2:4 Informationsteknik och telekommunikation | 122 |
| 4.6.5 | 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation | 123 |
| 4.6.6 | 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse | 124 |

Tabellförteckning

| | | |
|-------------|--|----|
| Tabell 1.1 | Anslagsbelopp | 12 |
| Tabell 1.2 | Beställningsbemyndiganden | 12 |
| Tabell 2.1 | Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer | 13 |
| Tabell 2.2 | Härledning av ramnivån 2017–2020. Utgiftsområde 22 Kommunikationer | 14 |
| Tabell 2.3 | Ramnivå 2017 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer | 14 |
| Tabell 2.4 | Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer | 15 |
| Tabell 3.1 | Utgiftsutveckling inom området Transportpolitik | 17 |
| Tabell 3.2 | Skatteutgifter inom transportområdet | 19 |
| Tabell 3.3 | Omkomna per trafikslag | 27 |
| Tabell 3.4 | Samlad bedömning för transportområdet | 33 |
| Tabell 3.5 | Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 | 35 |
| Tabell 3.6 | Verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder | 36 |
| Tabell 3.7 | Uppföljning av investeringsområden i nationell plan för perioden 2014–2025 | 36 |
| Tabell 3.8 | Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående nationella planen för transportsystemet 2014–2025 | 36 |
| Tabell 3.9 | Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2015 (branschindex) | 38 |
| Tabell 3.10 | Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2015 (nettoprisindex) | 39 |
| Tabell 3.11 | Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna (länsplaner) under planperioden 2014–2025 | 40 |
| Tabell 3.12 | Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2014–2025 | 40 |
| Tabell 3.13 | Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter | 41 |
| Tabell 3.14 | Beläggingsunderhåll per vägtyp | 42 |
| Tabell 3.15 | Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden | 43 |
| Tabell 3.16 | Översikt av de ekonomiska målen 2013–2015 | 43 |
| Tabell 3.17 | Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden | 44 |
| Tabell 3.18 | Översikt av de ekonomiska målen 2013–2015 | 44 |
| Tabell 3.19 | Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur | 50 |
| Tabell 3.20 | Intäkter som Trafikverket disponerar | 52 |
| Tabell 3.21 | Intäkter som Trafikverket inte disponerar | 52 |

| | | |
|-------------|--|----|
| Tabell 3.22 | Investeringsplan för Trafikverket | 53 |
| Tabell 3.23 | Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur | 54 |
| Tabell 3.24 | Beräknad nettouplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån 2015–2025 | 56 |
| Tabell 3.25 | Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån 2015–2025..... | 57 |
| Tabell 3.26 | Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar 2015–2025 | 58 |
| Tabell 3.27 | Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter | 60 |
| Tabell 3.28 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur | 60 |
| Tabell 3.29 | Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 61 |
| Tabell 3.30 | Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur..... | 62 |
| Tabell 3.31 | Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 63 |
| Tabell 3.32 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur..... | 64 |
| Tabell 3.33 | Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket | 64 |
| Tabell 3.34 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:3 Trafikverket..... | 65 |
| Tabell 3.35 | Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål..... | 65 |
| Tabell 3.36 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål..... | 65 |
| Tabell 3.37 | Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur | 65 |
| Tabell 3.38 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur..... | 66 |
| Tabell 3.39 | Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser | 66 |
| Tabell 3.40 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser | 66 |
| Tabell 3.41 | Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal | 66 |
| Tabell 3.42 | Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal..... | 67 |
| Tabell 3.43 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:7 Trafikavtal | 68 |
| Tabell 3.44 | Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet | 68 |
| Tabell 3.45 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:8 Viss internationell verksamhet | 69 |
| Tabell 3.46 | Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut | 69 |
| Tabell 3.47 | Uppdragsverksamhet..... | 69 |
| Tabell 3.48 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut..... | 70 |
| Tabell 3.49 | Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk..... | 70 |
| Tabell 3.50 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk..... | 71 |
| Tabell 3.51 | Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm | 71 |
| Tabell 3.52 | Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm | 73 |

| | | |
|-------------|---|-----|
| Tabell 3.53 | Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2015 | 74 |
| Tabell 3.54 | Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2015 | 75 |
| Tabell 3.55 | Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2017–2020 | 76 |
| Tabell 3.56 | Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter..... | 77 |
| Tabell 3.57 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm..... | 77 |
| Tabell 3.58 | Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen | 77 |
| Tabell 3.59 | Offentligrättslig verksamhet | 78 |
| Tabell 3.60 | Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet..... | 78 |
| Tabell 3.61 | Offentligrättslig verksamhet 2016 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag | 79 |
| Tabell 3.62 | Uppdragsverksamhet | 79 |
| Tabell 3.63 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:12 Transportstyrelsen | 80 |
| Tabell 3.64 | Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys | 80 |
| Tabell 3.65 | Uppdragsverksamhet | 81 |
| Tabell 3.66 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:13 Trafikanalys | 81 |
| Tabell 3.67 | Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg..... | 81 |
| Tabell 3.68 | Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg..... | 82 |
| Tabell 3.69 | Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2013–2015 | 83 |
| Tabell 3.70 | Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2013–2015 | 83 |
| Tabell 3.71 | Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2017–2020 | 84 |
| Tabell 3.72 | Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter..... | 85 |
| Tabell 3.73 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg..... | 86 |
| Tabell 3.74 | Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd | 86 |
| Tabell 3.75 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:15 Sjöfartsstöd | 86 |
| Tabell 3.76 | Prognos för Sjöfartsverkets resultat | 87 |
| Tabell 3.77 | Investeringsplan för Sjöfartsverket..... | 88 |
| Tabell 3.78 | Prognos för Luftfartsverkets resultat | 90 |
| Tabell 3.79 | Investeringsplan för Luftfartsverket..... | 92 |
| Tabell 4.1 | Politiken i informationssamhället | 94 |
| Tabell 4.2 | Mål för området..... | 95 |
| Tabell 4.3 | Indikatorer för måluppfyllelse – it-politik..... | 97 |
| Tabell 4.4 | Anställda i åldern 16-64 år inom it-yrken 2015..... | 99 |
| Tabell 4.5 | Tillgång till digitala tjänster | 101 |
| Tabell 4.6 | Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen | 119 |
| Tabell 4.7 | Offentligrättslig verksamhet | 119 |
| Tabell 4.8 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:1 Post- och telestyrelsen | 119 |
| Tabell 4.9 | Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning..... | 120 |

| | | |
|-------------|---|-----|
| Tabell 4.10 | Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 120 |
| Tabell 4.11 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning..... | 121 |
| Tabell 4.12 | Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster | 121 |
| Tabell 4.13 | Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster..... | 121 |
| Tabell 4.14 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:3 Grundläggande betaltjänster..... | 122 |
| Tabell 4.15 | Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation.... | 122 |
| Tabell 4.16 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation | 122 |
| Tabell 4.17 | Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation..... | 123 |
| Tabell 4.18 | Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation | 123 |
| Tabell 4.19 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation | 124 |
| Tabell 4.20 | Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse..... | 124 |
| Tabell 4.21 | Offentlighetsrättslig verksamhet..... | 124 |
| Tabell 4.22 | Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse | 125 |

Diagramförteckning

| | | |
|-------------|---|-----|
| Diagram 3.1 | Färdlängd per år efter färsätt 2011–2014..... | 23 |
| Diagram 3.2 | Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter..... | 29 |
| Diagram 3.3 | Nya personbilars CO ₂ -utsläpp..... | 29 |
| Diagram 4.1 | Antal incidenter..... | 106 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att för 2017 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 800 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.6.1),
2. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16),
3. bemyndigar regeringen att för 2017 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16),
4. godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2017–2020 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.16),
5. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17),
6. bemyndigar regeringen att för 2017 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17),
7. godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2017–2020 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.17),
8. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2017 (avsnitt 4.6.1),
9. för budgetåret 2017 anvisar ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1,
10. bemyndigar regeringen att under 2017 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som anges i tabell 1.2.

Tabell 1.1 Anslagsbelopp

Tusental kronor

| Anslag | | |
|--------------|---|-------------------|
| 1:1 | Utveckling av statens transportinfrastruktur | 24 107 726 |
| 1:2 | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 21 556 141 |
| 1:3 | Trafikverket | 1 305 021 |
| 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 | 82 513 |
| 1:7 | Trafikavtal | 900 000 |
| 1:8 | Viss internationell verksamhet | 28 757 |
| 1:9 | Statens väg- och transportforskningsinstitut | 48 174 |
| 1:10 | Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk | 150 000 |
| 1:11 | Trängselskatt i Stockholm | 1 448 531 |
| 1:12 | Transportstyrelsen | 2 086 091 |
| 1:13 | Trafikanalys | 65 483 |
| 1:14 | Trängselskatt i Göteborg | 1 027 434 |
| 1:15 | Sjöfartsstöd | 1 632 000 |
| 2:1 | Post- och telestyrelsen | 28 516 |
| 2:2 | Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 140 278 |
| 2:3 | Grundläggande betaltjänster | 33 537 |
| 2:4 | Informationsteknik och telekommunikation | 22 844 |
| 2:5 | Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation | 126 014 |
| 2:6 | Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse | 75 265 |
| Summa | | 55 114 917 |

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

| Anslag | | Beställnings- bemyndigande | Tidsperiod |
|---|---|-------------------------------|------------|
| 1:1 | Utveckling av statens transportinfrastruktur | 93 000 000 | 2018–2050 |
| 1:2 | Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 23 500 000 | 2018–2021 |
| 1:7 | Trafikavtal | 6 000 000 | 2018–2027 |
| 1:11 | Trängselskatt i Stockholm | 32 000 000 | 2018–2057 |
| 1:14 | Trängselskatt i Göteborg | 5 500 000 | 2018–2037 |
| 2:2 | Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade | 200 000 | 2018–2020 |
| 2:3 | Grundläggande betaltjänster | 36 000 | 2018–2022 |
| 2:5 | Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation | 100 000 | 2018–2020 |
| Summa beställningsbemyndiganden under utgiftsområdet | | 160 336 000 | |

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 2015 | Budget 2016 ¹ | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|--|----------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| Transportpolitik | 46 878 | 53 277 | 52 140 | 54 688 | 55 109 | 58 033 | 59 671 |
| Politiken för informationssamhället | 365 | 397 | 387 | 426 | 452 | 407 | 393 |
| Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer | 47 242 | 53 675 | 52 527 | 55 115 | 55 561 | 58 441 | 60 064 |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Regeringen föreslår att 55 115 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2017. För 2018 beräknas anslagsnivån till 55 561 miljoner kronor, för 2019 till 58 441 miljoner kronor och för 2020 till 60 064 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringar av anslagsnivån för perioden 2017–2020 jämfört med statens budget för 2016 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 2017–2020. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016¹ | 54 122 | 54 122 | 54 122 | 54 122 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | -485 | -381 | 402 | 1 551 |
| Beslut | 1 478 | 1 819 | 3 916 | 4 391 |
| Övriga makroekonomiska förutsättningar | | | | |
| Volym | | | | |
| Överföring till/från andra utgiftsområden | | | | |
| Övrigt | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ny ramnivå | 55 115 | 55 561 | 58 441 | 60 064 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2017 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2017 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

| <i>Miljoner kronor</i> | |
|----------------------------------|---------------|
| | 2017 |
| Transfereringar ¹ | 5 715 |
| Verksamhetsutgifter ² | 25 880 |
| Investeringar ³ | 23 520 |
| Summa ramnivå | 55 115 |

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2015 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 2016 (skr. 2015/16:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

**Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

| | Prognos 2016 | Prognos 2017 |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Transportpolitik | 22 740 | 26 400 |
| Politiken för informationssamhället | 0 | 0 |
| Totalt för utgiftsområdet | 22 740 | 26 400 |

2.4 Mål för utgiftsområdet

Mål för transportpolitiken

Målet för politikområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1 utg.omr. 22, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131), se även avsnitt 3.3 Mål.

Mål för politiken för informationssamhället

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

It-politik

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

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

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

Post

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

Grundläggande betaltjänster

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

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

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

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

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom området Transportpolitik

Miljoner kronor

| | Utfall 2015 | Budget 2016 ¹ | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|--|----------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| <i>Transportpolitik</i> | | | | | | | |
| 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur | 19 491 | 23 507 | 21 631 | 24 108 | 24 754 | 25 274 | 25 688 |
| 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 20 706 | 20 473 | 21 079 | 21 556 | 21 026 | 23 308 | 24 406 |
| 1:3 Trafikverket | 1 287 | 1 297 | 1 282 | 1 305 | 1 330 | 1 357 | 1 387 |
| 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål | 388 | 388 | 388 | 188 | 188 | 188 | 188 |
| 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur | 89 | 162 | 162 | 62 | 62 | 62 | 62 |
| 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser | 78 | 83 | 82 | 83 | 83 | 83 | 83 |
| 1:7 Trafikavtal | 780 | 831 | 819 | 900 | 900 | 900 | 900 |
| 1:8 Viss internationell verksamhet | 25 | 26 | 25 | 29 | 29 | 29 | 29 |
| 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut | 47 | 48 | 48 | 48 | 48 | 49 | 50 |
| 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk | 123 | 349 | 532 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| 1:11 Trängselskatt i Stockholm | 1 007 | 1 389 | 1 297 | 1 449 | 1 638 | 1 638 | 1 660 |
| 1:12 Transportstyrelsen | 1 970 | 2 043 | 2 004 | 2 086 | 2 119 | 2 149 | 2 196 |
| 1:13 Trafikanalys | 63 | 67 | 68 | 65 | 67 | 68 | 69 |
| 1:14 Trängselskatt i Göteborg | 825 | 1 011 | 1 119 | 1 027 | 1 034 | 1 045 | 1 070 |
| 1:15 Sjöfartsstöd | | 1 604 | 1 604 | 1 632 | 1 682 | 1 733 | 1 733 |
| Summa Transportpolitik | 46 878 | 53 277 | 52 140 | 54 688 | 55 109 | 58 033 | 59 671 |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2015 uppgick de totala utgifterna inom transportområdet till 46 878 miljoner kronor. Prognosen för 2016 avseende de totala utgifterna uppgår till 52 140 miljoner kronor.

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

Under 2016 genomförde regeringen en fortsatt tillfällig förstärkning av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år, ytterligare förstärkning av underhållet till järnväg med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 för åtgärder på järnväg i landsbygd, 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 på vägunderhåll i landsbygd, totalt 100 miljoner kronor 2016–2017 på åtgärder som främjar användandet av cykel samt slutligen 850 miljoner kronor 2016–2019 på åtgärder som främjar kollektivtrafik på landsbygd i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2016/15:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98).

Utöver dessa satsningar föreslår regeringen i denna proposition en särskild satsning om 200 miljoner kronor under 2017 för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar kapacitet och robusthet i transportsystemet samt en utökning av satsningen på att främja hållbara stadsmiljöer och cykelinfrastruktur med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018.

Regeringen avser att under hösten 2016 lämna en infrastrukturproposition till riksdagen med bäring på nästa planperiod 2018–2029 och de ekonomiska ramarna dessa år. Regeringen har i denna proposition beräknat en höjning av anslagen för utvecklings- och vidmakthållandeanslagen med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning har anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt ökats med 1 000 miljoner kronor 2020. Anslaget 1:2

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur har beräkningsmässigt ökats med 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020.

Skillnaderna mellan åren visar på nettoeffekter av satsningar och pris- och löneomräkningar i statsbudgetsystemet. Detta innebär t.ex. att den beräkningsmässiga höjningen av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* 2019 inte framgår optiskt i sin helhet eftersom t.ex. förstärkningen av drift och underhåll av järnvägsinfrastrukturen under åren 2016 till 2018 med 1 240 miljoner kronor per år upphör efter 2018.

Regeringens förslag till anslag 2017 för transportområdet uppgår till sammanlagt 54 688 miljoner kronor. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslagen till sammanlagt 55 109 miljoner kronor, 58 033 miljoner kronor respektive 59 671 miljoner kronor.

3.2 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 2016 (skr. 2015/16:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportområdet

Miljoner kronor

| | Prognos 2016 | Prognos 2017 |
|--|-----------------|-----------------|
| Personbefordran | 7 430 | 7 640 |
| Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon | 8 200 | 8 540 |
| Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel | 190 | 200 |
| Energiskattebefrielse för biodrivmedel | 6 740 | 7 740 |
| Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift | 1 280 | 1 340 |
| Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift | 30 | 30 |
| Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart | 850 | 890 |
| Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift | 20 | 20 |
| Totalt för transportpolitik | 24 740 | 26 400 |

Personbefordran

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

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, anges energiskattesatserna på fossila bränslen. I praktiken utgörs nästan all bensen och dieselanvändning av miljöklass 1. År 2016 motsvarar skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 41,2 öre/kWh medan dieselbränsle i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 23,6 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår därför till 17,6 öre/kWh. Skattesatsen för dieselbränsle i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

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

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, gäller energiskattebefrielse för biogas som motorbränsle. Från och med den 1 januari 2016 ges genom 7 kap. 3 c § LSE befrielse från 88 procent av energiskatten för etanol i bensen. För Fame (fettsyrametyler) som låginblandas i dieselbränsle ges fr.o.m. den 1 augusti 2016 befrielse från 36 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle (se 7 kap. 3 d § LSE). För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensen respektive dieselbränsle gäller fr.o.m. den 1 december 2015 samma regler som för bränslen med under 5 volymprocent låginblandade biodrivmedel. Vidare framgår av 7 kap. 3 c § andra stycket och 7 kap. 3 d § tredje stycket LSE att befrielse ges från hela energiskatten och hela koldioxidskatten för bränslen som har samma KN-nummer som fossil bensen eller fossilt dieselbränsle men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen. Höginblandad Fame ges fr.o.m. den 1 augusti 2016 befrielse från 63 procent av energiskatten för fossilt dieselbränsle (se 7 kap. 3 a § första stycket 1 LSE). Etanol i E85 ges fr.o.m. den 1 augusti 2016 befrielse från 92 procent av energiskatten på bensen. Andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges även i fortsättningen full energiskattebefrielse enligt 7 kap. 3 a § första stycket 2 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § 1 lagen (1994:1776) om skatt på energi gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnel-

bana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

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

Koldioxidskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

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

3.3 Mål

Resultatredovisningen görs med utgångspunkt i transportområdets övergripande mål, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet, och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa. De två målen är jämbördiga och har konkretiserats i form av preciseringar (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Funktionsmål

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

Funktionsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

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

Hänsynsmål

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

Hänsynsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

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

antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

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

3.4 Resultatredovisning

3.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

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

Funktionsmål – tillgänglighet

Tillförlitlighet

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

Kvalitet

- Vagnätets kvalitet.
- Resenärers upplevelser av kvalitet.

Tillgänglighet

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

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och ökad hälsa

Trafiksäkerhet

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

Begränsad klimatpåverkan

- Koldioxidutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Andel förnybar energi.

Bidrag till övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

- Frisk luft.
- Buller.
- Landskap.

3.4.2 Resultat

Det övergripande transportpolitiska målet

Utvecklingen i förhållande till det övergripande transportpolitiska målet om ”en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” har inte förändrats i någon större utsträckning jämfört med tidigare år.

Det är svårt att värdera de samlade samhälls-ekonomiska nyttor och kostnader som transportförsörjningen ger upphov till men generellt sett bedöms transporter bära sina samhälls-ekonomiska kostnader i en ökad utsträckning jämfört med föregående år. För vissa typer av transporter är internaliseringsgraden över 100 procent, men för andra kvarstår icke-internaliserade kostnader. De icke-internaliserade kost-

naderna är generellt sett större i tätorter än i landsbygd. Hur stor del av kostnaden som är internaliserad skiljer sig mellan trafikslagen.

I och med att Östersjön, delar av Nordsjön och Engelska kanalen från 2015 har skärpta krav på svavelhalten i sjöfartsbränsle bedöms sjöfartens externa miljökostnader ha minskat. Flygtrafiken har relativt höga icke-internaliserade externa kostnader.

Trafikverket och Trafikanalys har utvecklat metoderna för att beräkna långsiktiga kostnader av transporter avseende bl.a. klimateffekter, andra miljöeffekter och slitage. Detta har medfört att samhällsekonomiska analyser successivt blivit bättre på att ta hänsyn till olika aspekter av långsiktig hållbarhet (social, ekonomisk och miljömässig) i transportsystemen.

Vad gäller långsiktig hållbarhet står fossila drivmedel fortfarande för en dominerande del av energianvändningen inom transportförsörjningen. Andelen landskapsanpassad statlig infrastruktur är låg och nettoutvecklingen är sammantaget negativ. Men vissa aspekter av transportsystemet har utvecklats i en positiv riktning, så som att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ökar.

Nedan görs en bedömning av funktions- och hänsynsmålen.

Funktionsmål – tillgänglighet

Medborgarnas resor

Tillförlitlighet

Tillförlitligheten i transporter har utvecklats olika för skilda trafikslag. Punktligheten i tågtrafiken mätt i andelen försenade tåg har legat stabilt sedan 2013 samtidigt som tågtrafiken har ökat. Det medför att det sammanlagda antalet förseningstimmar har ökat.

Persontrafiken väntas öka även under de kommande åren. Eftersom kapacitetsutnyttjandet redan är högt i delar av järnvägssystemet kan ökningen, allt annat lika, öka sannolikheten för fortsatta trafikstörningar. Störningarna för sjöfarten och luftfarten har varit begränsade under 2015. Även på väg har störningarna varit förhållandevis små. Varaktigheten i antal timmar av totalstopp på det statliga vägnätet har minskat med 73 procent sedan 2009. Sett över en längre tidsperiod har trängseln på vägarna ökat framför

allt i Stockholm, medan den legat förhållandevis stabilt i Malmö och minskat i Göteborg.

Kvalitet

Vägkvaliteten sett till andel väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har försämrats något det senaste året men förbättrats sedan 2012. Kundnöjdheten rörande Trafikverkets trafikinformation för väg, liksom vid vägarbeten, låg vid den senaste undersökningen 2013 på strax över 60 procent. Någon direkt mätning av järnvägsnätets avvikelse från underhållsstandard finns inte. Ungefär två tredjedelar av tågresenärerna uppger att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen vid normala förhållanden. Vid uppföljningen av tågresenärer samlas inte resultat in konsuppladet. Nöjdheten sjunker vid störningar. Inga större förändringar har skett jämfört med 2013 och 2014. Vid statliga flygplatser har kundnöjdheten ökat de två senaste åren vilket resulterade 2014 i ett nöjd kund-index på 75.

Riksdagen beslutade den 27 november 2014 att införa tydlig prisuppgift vid taxiresor (prop. 2013/14:241, bet. 2014/15:TU4, rskr. 2004/15:26).

Den 1 oktober 2015 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken (dnr N2015/06815/MRT m.fl.). Den 15 mars 2016 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget (dnr N2016/02111/MRT). I fråga om den del av uppdraget som avser att följa upp bestämmelsen om obligatorisk prisuppgift vid taxiresor som infördes 2015 innehåller rapporten en slutredovisning. Transportstyrelsen konstaterar att den obligatoriska prisuppgiften vid taxiresor har haft en positiv effekt, de allra flesta taxiföretag har sänkt sina högsta jämförpriser till under 500 kronor.

Tillgänglighet

Förändringarna i det totala resandet i landet mellan de senaste åren ligger inom felmarginalen för mätningarna.

Otrygghet i bostadsområdet kan påverka medborgares förutsättningar att använda transportsystemet. Upplevelse av otrygghet i trafikmiljöer är betydligt vanligare bland kvinnor än bland män. Till exempel angav 25 procent av kvinnorna men endast 7 procent av männen 2014 att de känner sig otrygga med att gå ut sent en kväll i sitt eget bostadsområde. Under de

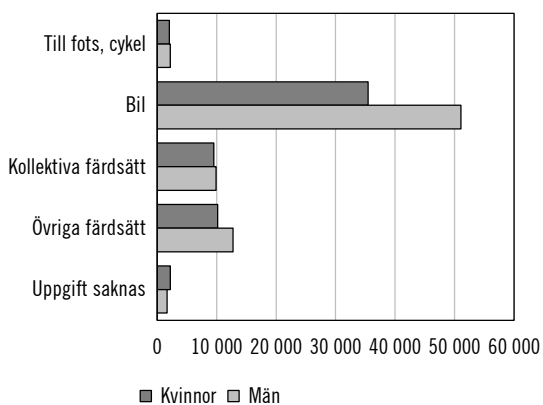
senaste tio åren har dock upplevelse av otrygghet minskat, både för kvinnor och män. Bland kollektivtrafikresenärerna angav 72 procent att de känner sig trygga i kollektivtrafiken, vilket är samma nivå som föregående år och en ökning med 2 procentenheter jämfört 2011. Antalet brott som sker på allmänna kommunikationer, exempelvis ombord på en buss eller vid en järnvägsstation, har dock ökat med 8 procent sedan 2009.

Mäns och kvinnors resmönster

Enligt de nationella resvaneundersökningarna RES 2005/06 och RVU Sverige 2011–2014 är mäns regionala resande i kilometer mätt nästan 25 procent längre än kvinnornas, men när det gäller restid är det nästan ingen skillnad mellan könen. En betydligt större andel av mäns sammanlagda färdlängd sker i bil, medan kvinnor åker något mer kollektivtrafik än män. Samtidigt bekräftar resultatet att skillnaden mellan kvinnor och män när det gäller resande med kollektivtrafik minskar.

Diagram 3.1 Färdlängd per år efter färdstätt 2011–2014

Miljoner kilometer



Källa: Den nationella resvaneundersökningen, Trafikanalys.

När det gäller total restid är det nästan ingen skillnad mellan män och kvinnor. Samtidigt visar andra undersökningar att män ägnar mer tid än kvinnor åt att resa till och från arbetet, medan det omvända gäller för ärenden kopplade till inköp samt umgänge med nära och kära.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter trädde i kraft den 1 april 2016. Den omfattar tåg- och busstrafik och i denna ingår

bl.a. bestämmelser om transportörernas informationskyldighet samt förseningsersättning.

I mars 2016 slutrapporterade Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket regeringens uppdrag inom ramen för en Strategi för genomförande av funktionshinderstrategin 2011–2016. Utöver arbete för ökad samverkan mellan myndigheterna har en modell utvecklats för att mäta upplevd användbarhet i transportsystemet. Resultatet för användbarheten 2015, index 48 av 100, är en liten förbättring jämfört med året innan. Tillsyn av tillgänglighet har även utförts 2011–2016 på alla flygplatser och flygbolag som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet. I tillsynen bedöms bl.a. tillgängligheten på flygplatserna och hur personer med funktionsnedsättning kan anmäla sin ankomst och få rätt till assistans. Tillsynen visar genomgående på gott resultat samt även på bra förutsättningar vid bytespunkter mellan flyg och andra transportmedel.

Under 2015 har även fysiska åtgärder utförts på 10 järnvägsstationer och 201 busshållplatser, vilket är en ökad takt sedan 2014. Halvtidsmålet, uppsatt av Trafikverket, på 75 anpassade stationer utav 150 fram till 2021 har därmed uppnåtts. Samtidigt kvarstår arbete för att öka tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

De senaste åren har vissa insatser gjorts för att skapa bättre förutsättningar för barns självständiga resande, såsom insatser för att skapa säkra skolvägar. Effekterna av dessa åtgärder är svåra att bedöma. Man kan dock konstatera att barn rör sig mindre självständigt i transportsystemet än för 30 år sedan. Det enskilt vanligaste färdstättet vid resor till och från skolan för barn i åldrarna 6 till 12 år är med bil. Vidare cyklar barn mindre i dag än vad de gjorde i mitten av 1990-talet. Utifrån barns faktiska resvanor har alltså förutsättningarna för barn att använda transportsystemet självständigt minskat över tid.

En tänkbar förklaring till detta är att barns resande i transportsystemet blivit säkrare, när exempelvis deras bilåkande ökat. Olycksstatistiken visar att antalet omkomna barn i vägtrafiken halverats de senaste tio åren.

Regeringens sammantagna bedömning är att barns förutsättningar att använda transport-systemet och vistas i trafikmiljöer i stort sett är oförändrade jämfört med föregående år.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Sammantaget bedöms förutsättningarna att välja kollektivtrafik, gång och cykel ha förbättrats sedan åren innan. Totalt 70 procent av resor upp till 5 kilometer görs med kollektivtrafik, gång eller cykel. På resor från ca 5 kilometer och uppåt har kollektivtrafiken betydligt fler andelar än cykel och gång. En större andel av mäns färdlängd sker i bil, men skillnaden mellan kvinnor och män när det gäller resande med kollektivtrafik har minskat. För resor som är 10 mil och längre är de flesta interregionala. Andelen cyklande har gått ned sedan 1990-talet, främst bland barn och unga vuxna. Det finns däremot en viss ökning av längre resor på cykel.

Det utökade kollektivtrafikutbudet har betydelse för de förbättrade förutsättningarna att välja kollektivtrafik.

Staten beviljar medfinansiering för att stimulera regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner till insatser för kollektivtrafiken. Under 2015 betalades statlig medfinansiering ut för bl.a. busshållplatser, resecentrum, säkra gångpassager, gång- och cykelvägar och hastighetsåtgärder. I exempelvis Stockholm, Malmö och Göteborg har Trafikverket genomfört insatser för ökad kapacitet.

Totalt sett har även tillgängligheten för kollektivtrafik mellan regioner förbättrats. Antalet kommuner som genomför någon form av avgiftsfri kollektivtrafik har ökat.

Trafikverket har på uppdrag av regeringen fördelat 540 miljoner kronor till sju kommuner 2015 och 19 kommuner 2016 inom ramverket för stadsmiljöavtal. Syftet är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik. Som villkor för stödet ska kommunerna genomföra motprestationer som omfattas av bl.a. planer för bostadsbyggande, gång och cykelåtgärder, sänkta hastighetsgränser samt parkeringstal¹ och parke-

ringsavgifter. Regeringen har den 14 januari 2016 med ändring den 31 mars 2016 uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att genomföra en studie om effektiva och innovativa lösningar som kan öka medborgarnas vilja och möjlighet att utnyttja kollektivtrafiken på landsbygd.

Ett arbete för bättre förutsättningar för cykling har även intensifierats. Under 2015 har arbetet med framtagande av en nationell strategi för ökad och säker cykling påbörjats. Denna strategi kommer att lyfta upp nuläge, behov och rekommendationer för det fortsatta gemensamma arbetet för berörda ansvariga aktörer (exempelvis myndigheter, kommuner och intresseorganisationer).

Investeringar i infrastruktur för gång- och cykelvägar visar på variationer. Exempelvis har investeringsvolymen för om- och nybyggnationer ökat mellan 2014 och 2015, medan utfallet i byggda kilometer har minskat. Avseende drift och underhåll av gång- och cykelvägar finns fortsatt förbättringspotential. Gång- och cykelåtgärder planeras gemensamt och det finns inget som tyder på förändrade förutsättningar inom gång.

Näringslivets transporter

Väl fungerande godstransporter är av stor betydelse, bl.a. för att uppnå regeringens övergripande mål om att Sverige ska nå EU:s lägsta arbetslöshet 2020. För regeringen är hållbart företagande samt ordning och reda inom yrkestrafiken en starkt prioriterad fråga. Detta har betydelse såväl för Sveriges ekonomiska utveckling, arbetsmiljö, trafiksäkerhet som för miljö och klimat.

Totalstoppen i vägtrafiken har minskat vilket är till fördel för lastbilstrafiken. Trafiken på järnvägen har aldrig varit så omfattande som de senaste åren. Under 2015 ökade persontågen, medan godstågen minskade i antal tågkilometer. De kapacitetshöjande åtgärder som vidtagits under 2015 var bl.a. öppnandet av Hallandsåstunneln på Väst kustbanan samt utökad snabbtågstrafik på Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Godstågens punktlighet uppgick till 78 procent under 2015 vilket i stort var detsamma som 2014. Sett över en längre tidsperiod, särskilt jämfört med 2010 och 2011, har punktligheten dock förbättrats.

¹ Parkeringstal beskriver förväntad efterfrågan på antalet parkeringsplatser och reglerar antalet parkeringsplatser.

Trängsel uppstår tidvis såväl på vägarna som på järnvägsspåren. För järnvägssystemet indikeras trängsel av hur stor andel av tiden en del av systemet, en s.k. linjedel, är belagd med tåg. Högt kapacitetsutnyttjande innebär stor störningskänslighet, låg medelhastighet och att det är svårt att hitta tid för underhåll. Under 2015 var kapacitetsutnyttjandet högt eller medelhögt på 67 av totalt 248 linjedelar (mätt under dygnets 24 timmar). Det är en liten försämring jämfört med 2014. Trängselindex i vägnätet mäts för Stockholm, Göteborg och Malmö. Under 2015 minskade trängselindex i Stockholm, medan det var i stort sett oförändrat i Göteborg och Malmö. Sett över en längre tidsperiod har trängseln på vägarna dock ökat i Stockholm, medan den legat förhållandevis stabilt i Malmö och minskat i Göteborg.

Regeringen fastställde hösten 2015 en maritim strategi för Sverige. Genom att koppla samman de maritima näringarna, bl.a. sjöfarten, finns större möjligheter för näringslivet att använda de fördelar som Sverige har ur maritim synpunkt. Som följd av den maritima strategin har en rad uppdrag beslutats, bl.a. har regeringen den 25 februari 2016 uppdragit åt Sjöfartsverket att analysera utvecklingspotentialen för inlands-sjöfart och kustsjöfart (dnr N2016/01639/MRT). Sjöfartens tillförlitlighet på svenskt vatten kan bedömas exempelvis genom möjlighet till assistans eller bogsering vid istäckta farvatten. Under 2015 klarade Sjöfartsverket sitt mål om att genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans ska vara under 4 timmar. Den genomsnittliga väntetiden för assistans ökade dock jämfört med föregående år.

Vägkvaliteten har försämrats något det senaste året, men har förbättrats sett över en längre period. Däremot har vägarnas bärighet förbättrats.

Den 1 oktober 2015 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken. Den 15 mars 2016 lämnade Transportstyrelsen en delredovisning av uppdraget (dnr N2016/02111/MRT). Uppdraget ska slutredovisas den 1 maj 2017. För den del av uppdraget som gäller att se över om den nuvarande regleringen av beställansvar skapar tillräckliga förutsättningar för ordning och reda i transportbranschen innebar regeringens beslut den 1 oktober 2015 att en slutredovisning om möjligt skulle ske senast den 15 mars 2016. Mot

bakgrund av att Transportstyrelsen gjorde bedömningen att reformerna behöver utredas ytterligare, valde myndigheten att inte lämna en slutredovisning, i stället redogör Transportstyrelsen för vad som hittills har framkommit i utredningen.

I den s.k. tillståndsmätningen för 2015 som Transportstyrelsen och Polismyndigheten genomfört och som presenterades den 8 juni 2016 (dnr N2016/04070/MRT) framgår att regelefterlevnaden på många av de mätbara punkterna är generellt god även om en fastställd gräns eller norm för vad som kan betraktas som "god regelefterlevnad" inte är fastställd. I rapporten står därför god regelefterlevnad för ett ungefärligt värde om minst 90 procents regelefterlevnad på de mätbara punkterna och är i stora drag jämförbar med den senast föregående mätningen från som genomfördes 2012. För området hastighetsefterlevnad visar resultaten på förbättringar. Resultatet ska dock tolkas mycket försiktigt, eftersom en förklaring kan vara nya instruktioner till fältpersonalen. Regelefterlevnaden inom områdena kör- och vilotider samt teknisk beskaffenhet är fortsatt låg och bör därför vara ämne för fortsatt fokus. Samma gäller för området hastighetsefterlevnad då skillnaden i resultatet mellan mätningarna 2012 och 2015 inte nödvändigtvis speglar en förbättring av förarbeteendet.

För att jämföra hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder studeras Logistic Performance Index (LPI). Efter en nedgång 2012 har Sveriges LPI-värde ökat under 2014 och gett Sverige en bättre ranking (6:e plats) än 2012 (13:e plats). Sverige hade en ännu högre ranking år 2007 och 2010 men ligger nu före alla de nordiska grannländerna.

Samexistens mellan GSM-R och 4G-näten längs järnvägen

Regeringskansliet (Näringsdepartementet) tillsatte den 11 februari 2015 en styrgrupp bestående av representanter för tågoperatörerna, mobiloperatörerna, berörda myndigheter och tjänstemän från departementet. Syftet var att uppnå en lösning på interferensproblematiken mellan GSM-R och 4G längs järnvägen. En lösning har uppnåtts som innebär att tågoperatörerna installerat skyddsutrustning på tågen så att mobiloperatörerna fr.o.m. den 1 juli 2016 kunnat utnyttja sina frekvensband fullt ut. Den

av regeringen i maj 2015 beslutade förordningen (2015:307) om ersättning för skyddsutrustning och installation av skyddsutrustning i järnvägens kommunikationssystem var en förutsättning för att lösningen skulle komma till stånd.

Geografisk tillgänglighet

Lokal och regional tillgänglighet

Lokal och regional tillgänglighet har förbättrats för befolkningen i storstadsregioner samtidigt som den försämrats något för glesbygdsbefolkningen.

I glesbygd har restiden med bil till närmaste centralort ökat något under året, räknat i antal personer med mer än en halvtimmes restid som fått en restidsförändring på minst en och en halv minut. Restiderna till regionala centrum har minskat för ca 141 000 personer och ökat för ca 33 000 personer.

Tillgängligheten till kollektivtrafik är störst i storstäder, större städer och dess förorter. Cirka 73 procent av befolkningen bor inom 1 000 meter från en busshållplats som trafikeras av kollektivtrafiken och ungefär 68 procent inom 5 kilometer från en järnvägsstation. Inga större förändringar har skett mellan 2014 och 2015. Den statistik som sammanställs i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen saknar i vissa fall uppgifter uppdelade efter kön. Det gäller bl.a. redovisning av restider och av tillgängligheten till kollektivtrafik.

Inom två timmars restid med bil når i stort sett hela befolkningen (99,7 procent) en flygplats med linjetrafik och inom en timme når fortfarande nära 95 procent av befolkningen en flygplats. Om man ser enbart till de 10 flygplatser som ägs av Swedavia AB, är täckningen sämre. Ungefär halva Sveriges befolkning kan nå en Swedavia-flygplats inom en timme. Med en restid på två timmar får Swedavia AB:s flygplatser betydligt bättre täckning med drygt 80 procent av befolkningen.

Den 26 mars 2009 gav regeringen Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) i uppdrag att med utgångspunkt i tidigare utredningar genomföra en uppdaterad analys rörande ordningen med högsprisreglering och Gotlandstillägg. Den 15 september 2009 redovisade Tillväxtanalys uppdraget i rapporten Gotlandstillägget – en otidsenlig reglering? (dnr N2009/07112/MRT). I

rapporten föreslog Tillväxtanalys att det statliga bemyndigandet om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter skulle upphöra att gälla den 1 januari 2015. Regeringens bedömning är att systemet med högstprisreglering och Gotlandstillägg är otidsenligt och problematiskt. Dock finns det alltjämt osäkerheter gällande vad effekterna av ett avskaffande skulle bli och därmed vilka eventuella kompensatoriska åtgärder som skulle kunna vara motiverade i samband med ett avskaffande. En fortsatt hantering av frågan skulle kräva att ytterligare beredningsunderlag tas fram och Tillväxtanalys rapport har därför lagts till handlingarna utan ytterligare åtgärd.

Interregional tillgänglighet

För att säkerställa en tillfredsställande tillgänglighet i kollektivtrafiken mellan regioner tecknar Trafikverket avtal om kompletterande trafik, utifrån åtta kriterier. De åtta kriterierna är tillgänglighet till respektive från Stockholm, internationella resor, storstäder, region- eller universitetssjukhus, universitet- och högskoleorter, andra större städer samt besöksnäring.

Av Sveriges 290 kommuner har 92 en god tillgänglighet enligt Trafikverkets alla kriterier. Det är en ökning från 88 kommuner 2014. Däremot når 20 kommuner inte upp till de krav som ställs för en god tillgänglighet enligt någon av kriterierna under 2015, vilket är en försämring från 16 stycken 2014. Under 2015 uppfyller 198 kommuner alla Trafikverkets kriterier för acceptabel tillgänglighet, jämfört med 2014 då 197 kommuner uppfyllde alla kriterier.

Internationell tillgänglighet

För tillgänglighetskriteriet för internationella resor uppfyller 129 kommuner kraven för god tillgänglighet 2015. Medan ytterligare 100 kommuner har acceptabel tillgänglighet, är det 61 kommuner som inte når upp till den lägre nivån på tillgänglighet för internationella resor enligt Trafikverkets kriterium.

Generellt gäller att det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig till Sverige för en endagsförrättning. Antalet utrikes direktdestinationer från svenska flygplatser har ökat 2015 till 323 destinationer, jämfört med 320 destinationer 2014. Ökningen har skett på Landvetter, Bromma, Luleå samt på Kirunas flygplats. En minskning har dock skett på Arlanda flygplats. För övriga flygplatser har antalet utrikes direktdestinationer varit relativt oförändrat.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det trans-europeiska transportnätet och upphävande av beslut nr 661/2010/EU fastställer att transportnätet består av ett stomnät och ett övergripande nät som ska vara färdigt till 2030 respektive 2050. Sverige lever väl upp till flera av de tekniska krav som ställs i förordningen. Inom TEN-T definieras nio stomnätskorridorer och under 2015 godkände EU:s medlemsländer arbetsplanerna för respektive korridor.

Inom ramen för TEN-T finns möjlighet att via Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) ansöka om medfinansiering för studier och byggande. Fondens andra utlysning öppnade hösten 2015 och regeringen tillstyrkte 38 ansökningar för transport- och infrastrukturprojekt som sedan skickades in till Europeiska kommissionen för utvärdering.

Ett jämställt samhälle

Jämställdhet ska genomsyra transportpolitiken. Regeringen redovisar, med ett undantag, i denna

budgetproposition uppgifter avseende kvinnor och män under respektive avsnitt i stället för under ett särskilt område. Undantaget är representationen i styrelser och ledningsgrupper som följer här.

Myndigheterna inom transportområdet har, i genomsnitt, lika många kvinnor som män i styrelserna. Transportstyrelsen och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) klarar inte målet om minst 40 procent av vardera kön eftersom det endast är 33 procent män i Transportstyrelsens styrelse och 38 procent kvinnor i VTI:s styrelse. På regional och kommunal nivå understiger representationen av kvinnor 40 procent i genomsnitt.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Trafiksäkerhet

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

Tabell 3.3 Omkomna per trafikslag

| ÅR | Vägtrafik (exkl. suicider) | | | Bantrafik (exkl. suicider) | | | Fritidssjöfart | | | Sjöfart | Luftfart linjeflyg ² | Luftfart allmänflyg ² |
|-------------|----------------------------|------------|------------|----------------------------|-----------|------------|----------------|-----------|-----------|---------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| | K | M | Tot | K | M | Tot | K | M | Tot | Totalt ¹ | | |
| 2009 | 92 | 266 | 358 | 40 | 51 | 91 | | | 34 | 40 | 0 | 3 |
| 2010 | 67 | 199 | 266 | 29 | 95 | 124 | | | 29 | 29 | 0 | 2 |
| 2011 | 78 | 241 | 319 | 29 | 64 | 93 | 3 | 37 | 40 | 43 | 0 | 3 |
| 2012 | 67 | 218 | 285 | 31 | 86 | 117 | 1 | 22 | 23 | 25 | 0 | 12 |
| 2013 | 65 | 195 | 260 | 43 | 74 | 117 | 6 | 30 | 36 | 40 | 0 | 5 |
| 2014 | 79 | 191 | 270 | 35 | 80 | 115 | 0 | 23 | 23 | 27 | 0 | 1 |
| 2015 | 58 | 207 | 265 | 27 | 89 | 116 | 0 | 23 | 23 | 27 | 0 | 6 |

¹ För sjöfart saknas könsuppdelad statistik.

² För flyg saknas könsuppdelad statistik.

Källa: Trafikanalys.

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

Under 2015 omkom 265 personer i vägtrafikolyckor (207 män och 58 kvinnor), vilket är på ungefär samma nivå som de två åren innan. Förbättringstakten för vägtrafiksäkerheten tycks ha avtagit de senaste åren och Trafikverket beskriver i prognoser att målet om max 220 omkomna till 2020 inte kommer att nås om inte ytterligare åtgärder vidtas. Antalet allvarligt skadade sjönk något 2015 men gällande utvecklingstakt bedöms inte leda till att målet nås. Största enskilda trafikantgrupp som blir allvarligt skadad är cyklister.

Antal barn 0–17 år som omkom i vägtrafiken under 2015 var 16, vilket är i nivå med de tre åren innan.

Utvecklingen de senaste tio åren har varit att biltrafiken blivit säkrare i snabbare takt än säkerheten för oskyddade trafikanter (fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister). De oskyddade trafikanternas andel av de omkomna har gått från 35 till 49 procent mellan 2005 och 2014. Under 2015 avstannade dock denna utveckling något.

Inom bantrafiken ska antalet omkomna och allvarligt skadade minska fortlöpande. Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade under 2015 jämfört med 2014, från 32 till 18 personer. Däremot ökade antalet självmord inom bantrafiken från 82 till 98 vilket innebär att totalt antal omkomna ligger på ungefär samma nivå.

Av de 18 personerna som omkom i olyckshändelser inom bantrafiken under 2015 för-olyckades 14 vid järnvägen, ingen vid spårvägarna och 4 i tunnelbanan. Av de omkomna var 15 män och 3 kvinnor, två av de omkomna var barn (under 18 år). Män dominerar i antal bland både skadade och omkomna i bantrafikolyckorna samt bland självmorden i bantrafiken.

Preciseringen av målet för sjöfarten är att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och

fritidsbåttrafiken ska minska fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Inom yrkessjöfarten omkom fyra personer under 2015 och inom fritidsbåttrafiken 23 personer. Detta var exakt samma antal som året innan, men trenden över tid är att antalet omkomna inom såväl yrkessjöfarten som fritidsbåttrafiken minskar. Samtliga omkomna 2015 inom sjöfarten var män.

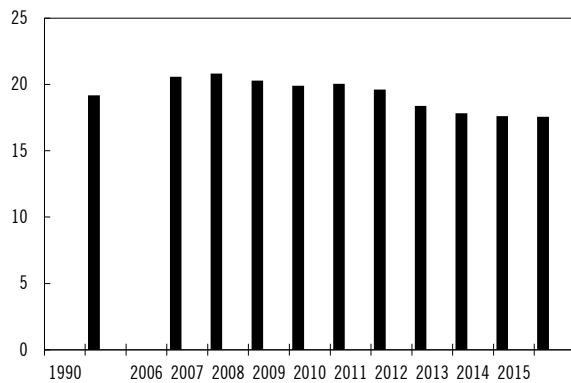
Enligt preciseringen av målet ska antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minska fortlöpande. Antalet omkomna inom lufttransport under 2015 var sex personer, mot en enda året innan. Antal allvarligt skadade uppgick till två personer 2015, en minskning från sex personer från året innan och det lägsta antalet under den senaste tioårsperioden. Samtliga omkomna och allvarligt skadade var inom privat-, segel- och skärmflyg. Trenden över tid är att antalet omkomna och allvarligt skadade minskar.

Begränsad klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter svarar för ca hälften av de utsläpp som omfattas av det nationella målet till 2020 och utgör ca en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige. Utsläpp från vägtrafiken dominerar. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat under flera år men preliminära beräkningar tyder på att minskningen har avstannat under 2015. Den avstannande utsläppsminskningen kan delvis förklaras av ökad trafik på vägnätet. Liksom tidigare år fortsätter energieffektiviteten hos nya personbilar att förbättras och andelen förnybar energi i vägtransportsektorn att öka. Sjöfarten står för en liten andel av de inrikes transporterna. De senaste åren har dock ett intensivt arbete bedrivits avseende energieffektivisering och en utveckling med nya bränslen. Jämfört med 1990 har utsläppen från inrikes transporter exklusive militära transporter som helhet minskat med cirka 8 procent.

Diagram 3.2 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Anm: Observera att värden för 2015 endast är preliminära prognoser och beräkningar.

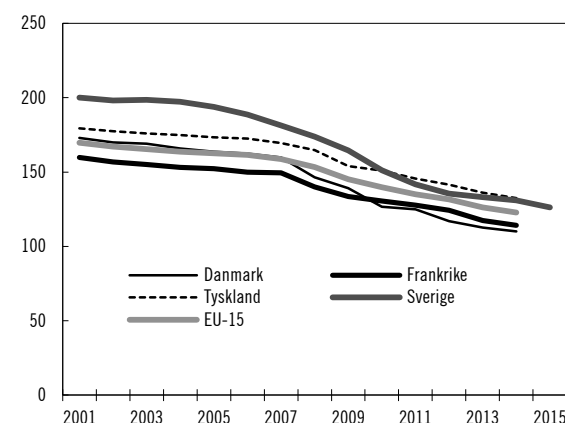
Under 2015 skedde inga större förändringar av energieffektiviteten i transportsystemet. Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring för persontransporter på väg. Den tidigare förbättringen för inrikes luftfart har avstannat.

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

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

Diagram 3.3 Nya personbilers CO₂-utsläpp

Koldioxidutsläpp (g/km)



Källa: Europeiska miljöbyrån, (European Environment Agency, EEA). Data för 2015 Trafikverkets bearbetning från trafikregistret.

Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart ingår inte i det nationella målet. Enligt preliminära utsläppsberäkningar är de i stort sett oförändrade sedan 2014.

Under 2015 ökade andelen förnybar energi inom vägtransportsektorn från 11 procent till 14 procent. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av HVO (hydrerade vegetabiliska oljor) i diesel. Andelen förnybar energi i hela transportsektorn utgjorde under 2015 preliminärt 23,4 procent med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod. Direktivets mål är att varje medlemsstat ska uppnå minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020.

Antalet nyregistrerade supermiljöbilar under 2015 var 8 700 stycken, vilket nästan är en fördubbling jämfört med 2014. Av supermiljöbilarna var cirka två tredjedelar laddhybrider och resten rena elbilar. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen utgjorde ca 17 procent under året, vilket är en oförändrad andel jämfört 2014.

Frisk luft

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

Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt, om än långsammare än tidigare, och har enligt preliminära beräkningar minskat med 7 procent under 2015 och med 69 procent sedan 1990. Framför allt är det renare tunga lastbilar som bidrar till minskningen. Personbilarnas utsläpp ökar som ett resultat av fler dieseldrivna bilar som inte har så effektiv rening av kväveoxider.

För att minska halterna av PM10 vidtas åtgärder på såväl statlig som kommunal nivå. Lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, dammbindningsprogram och sänkta hastighetsgränser har bidragit till att sänka halterna av PM10.

Från och med den 1 januari 2015 är Östersjön och delar av Nordsjön samt Engelska kanalen ett svavelkontrollområde (SECA) vilket lett till lägre utsläpp av svaveldioxid från internationell sjöfart under 2015.

Buller

Tendensen fortsätter att allt fler människor blir utsatta för buller. Det är alltjämt ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer som är de främst bidragande orsakerna till ökningen. Det uppskattas att över två miljoner människor bedöms vara utsatta för buller i sin bostadsmiljö. Bullernivåerna i dessa områden överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Detta orsakas i huvudsak av buller från väg- och/eller järnvägstrafik.

Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande och trafikbuller kan i värsta fall bidra till bl.a. hjärtinfarkt och stroke. Hälsoriskerna ökar väsentligt vid samtidig exponering för buller och vibrationer. Minskad bullerexponering ger därför betydande hälsovinster. Under 2015 har bulleravskärmande åtgärder genomförts vid bostäder längs statliga vägar för ca 1 950 personer som före åtgärden var utsatta för vägtrafikbuller över riktvärden för buller inomhus eller utomhus. Längs de statliga järnvägarna genomfördes åtgärder för ca 1 330 personer under 2015. Dessa personer var före åtgärd utsatta för bullernivåer över riktvärden inomhus eller utomhus. Trafikverket betalade under året även ut bidrag till miljöåtgärder längs kommunala vägar. Genom dessa åtgärder beräknas ca 300 boende blivit bullerskyddade. Av de 3 300 personer som fått åtgärder längs statliga vägar och järnvägar under 2015 var 1 600 personer utsatta för bullernivåer mer än 10 dBA högre än riktvärdet för buller inomhus. Förutom bullerskydd arbetar Trafikverket även med åtgärder vid planering av bebyggelse och källbuller. Regeringen har under året beslutat om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid byggande av bostäder samt vid prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken, se förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Landskap

Transportinfrastruktur och trafik har en omfattande negativ påverkan på landskapets natur- och kulturvärden, såsom ekologiska funktioner, biologisk mångfald, naturresurser och kulturhistoria. Påverkan består av bl.a. intrång, barriärer, fragmentering, biologisk utarmning, torr-

läggning av våtmarker, omledning av vattendrag, spridning av invasiva främmande arter samt störning och förorening. Landskapsanpassad infrastruktur bevarar och stärker ekosystemtjänster, biologisk mångfald och kulturmiljöer. Andelen landskapsanpassade statliga vägar och järnvägar är låg och nettoutvecklingen är sammantaget negativ. Exempel på detta är en minskning av artrika miljöer, ett minskat omhändertagande av värdefulla kulturmiljöer och alléer samt ökade barriäreffekter.

Drygt 51 000 trafikolyckor med vilt och ren har polisrapporterats under 2015, varav 72 olyckor med örn. För flera djurarter har antalet olyckor ökat markant under flera år. Trafikverket arbetar fortlöpande med att åtgärda väg- och järnvägssträckor som har brister, men åtgärdstakten är låg i förhållande till identifierade problem. Under 2015 har inga faunapassager för klövdjur byggts.

Trafikverket har genomfört flera forskningsprojekt för utveckling av landskapsanalyser i regional skala, med huvudsaklig inriktning på strategisk, eller mycket tidig, planering. Metoden som används är s.k. landskapskaraktäranalys (LKA). LKA är en process vars resultat kan vara en del av beslutsunderlaget inför strategisk/tidig planering.

3.4.3 Regeringens behandling av riksdagens tillkännagivanden

Nulägesanalys av tillgängligheten för fordonsbesiktning

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att den ska låta utreda hur utförsäljningen av AB Svensk Bilprovvnings besiktningstationer har påverkat priser och tillgänglighet på fordonsbesiktningensmarknaden samt menade även att någon ytterligare försäljning av bolagets besiktningstationer inte borde göras förrän den aktuella utredningen är färdigställd och behandlad (bet. 2013/14:TU13, rskr. 2013/14:302).

Den 20 augusti 2015 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att redovisa en nulägesanalys av tillgängligheten till fordonsbesiktning i hela landet. I uppdraget ingick att redovisa tillgängligheten till fordonsbesiktning i landets glesbygdsområden och till besiktning av tunga fordon samt om tillgängligheten har förändrats efter omregleringen av fordonsbesiktningensmarknaden 2010.

Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 27 maj 2016. I rapporten konstaterar Transportstyrelsen att den geografiska tillgängligheten har ökat sedan omregleringen 2010. Tillgängligheten har ökat i hela landet även om ökningen är större i de tätare befolkade delarna. Ökningen har även varit större för lätta än för tunga fordon. Sammantaget ser inte Transportstyrelsen i dagsläget någon oro vad gäller tillgänglighet till fordonsbesiktning.

Staten förvaltar i dag aktierna i AB Svensk Bilprovning. Med detta är det aktuella tillkännagivandet färdigbehandlat.

Järnvägspolitiska frågor – kapacitetstilldelning och trafikledning, samt statistik

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att den skyndsamt ska utreda hur kapacitetstilldelningen och trafikledningen inom järnvägssystemet skulle kunna bli mer effektiva (bet. 2013/14:TU:19, rskr. 2013/14:372). Genom samma betänkande riktades även ett tillkännagivande till regeringen om att utreda hur tillgången på tillförlitlig och offentlig statistik över punktlighet kan säkerställas, liksom möjligheterna att offentliggöra statistik över resande.

Regeringen gav den 8 maj 2013 en särskild utredare i uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation. I uppdraget har ingått att analysera frågor om kapacitetstilldelning, trafikledning och statistik och frågorna behandlas i utredningens slutbetänkande En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110). Utredningens analys och slutsatser tar fasta på problematiken kring de berörda frågorna och ger förslag på hur de kan adresseras. Med detta är de aktuella tillkännagivandena färdigbehandlade. Det är emellertid viktigt att framhålla att kapacitetstilldelning, trafikledning, och statistik är viktiga frågor som regeringen kommer att arbeta vidare med även i framtiden.

Vid samma tillfälle riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen gällande underhåll av statens järnvägsinfrastruktur. Detta tillkännagivande bereds vidare i Regeringskansliet.

Dokumentation ombord på fordon

I samband med riksdagens behandling av regeringens proposition om införande av sanktionsavgifter vid överträdelse mot reglerna om cabotage tillkännagav riksdagen för regeringen sin mening att det bör införas krav på att medföra internationella frakthandlingar i last-

bilar under färd (prop. 2013/14:234, bet. 2014/15:TU2, rskr. 2014/15:24). I det sammanhanget framförde utskottet att det finns ett behov av att EU-reglerna förtydligas så att det framgår att det ska ställas krav i medlemsstaterna på att frakthandlingar alltid måste finnas med i lastbilshytterna.

Av artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg framgår vilka bevis som ett transportföretag ska kunna uppvisa i samband med kontroller av cabotagetransporter. Europeiska kommissionen har dock i olika sammanhang framhållit att den aktuella förordningen inte ställer några särskilda krav på hur aktuella handlingar ska förvaras och att det därmed räcker att de t.ex. hålls tillgängliga i transportföretagens lokaler. Kommissionen har aviserat att den för närvarande arbetar med en översyn av ett stort antal bestämmelser som rör vägtransportområdet. Mot den bakgrunden uppdrog regeringen den 1 oktober 2015 åt Transportstyrelsen att överväga olika alternativ för hur EU:s regler kan ändras så att krav på dokumentation ska kunna ställas direkt i samband med vägkontroller av godstrafik.

I samband med en riktlinjedebatt om vägtransportens sociala aspekter vid ministerrådet för transport, telekom och energi den 10 december 2015 framförde Sverige att det bör bli obligatoriskt att ha bevis i fordonet på vilket slags transport det handlar om.

Den 26 juni 2016 lämnade Transportstyrelsen en slutredovisning av den aktuella frågan (N2016/02111/MRT). Transportstyrelsen redogör där för hittillsvarande insatser och att man aktivt kommer att bistå Regeringskansliet med underlag i arbetet med att driva Sveriges position i frågan.

Regeringen anser därmed att riksdagens tillkännagivande är färdigbehandlat. Regeringen avser att inom EU fortsätta driva frågan att det ska vara obligatoriskt att ha bevis i fordonet på vilket slags transport det handlar om.

En strategi för luftfarten

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att den ska ta fram en strategi för luftfarten (bet. 2014/15:TU7, rskr. 2014/15:144). Regeringskansliet arbetar med att ta fram en svensk flygstrategi; en vision för flygets roll i transport-

systemet både på kort och på lång sikt. Utgångspunkten för arbetet har varit de transportpolitiska målen och regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Flygstrategin ska bidra till att tydliggöra flygets roll som en del i transportsystemet och till att göra Sverige till ett mer hållbart samhälle – både socialt, miljömässigt och ekonomiskt.

Regeringen uppdrog den 5 november 2015 åt Trafikanalys att ta fram underlag till en flygstrategi. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 15 mars 2016, och består av fakta- och nulägesbeskrivningar samt information och statistik om flygets roll och funktion i transportsystemet. Två möten med ett femtiotal externa aktörer har också hållits för att diskutera strategins syfte och innehåll, vilket följdes av möjligheten att ge skriftliga inspel från aktörerna.

Fokusområden i arbetet under de externa mötena har varit tillgänglighet inklusive flygplatser, en utveckling av Arlanda som nav, miljö-, energi- och klimatfrågor, sociala villkor, forskning, utveckling och innovationer, främjandearbete, konkurrenskraft och sysselsättning samt flygsäkerhet och regelverk. Avsikten är att flygstrategin ska beslutas under hösten 2016.

Översyn av Transportstyrelsens avgifter

Riksdagen har riktat två tillkännagivanden till regeringen som rör Transportstyrelsens avgifter. Den 25 mars 2015 beslutade riksdagen ett tillkännagivande om att se över möjligheterna för flygbranschen att bära kostnaderna för tillsyn (bet. 2014/15:TU7, mom. 5, rskr. 2014/15:144). Den 15 december 2015 beslutade riksdagen ett tillkännagivande om att regeringen bör genomföra en generell översyn av Transportstyrelsens tillsynsavgifter med incitament till att nå ökad effektivitet (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, mom.2, rskr. 2015/16:98). Hanteringen av dessa båda tillkännagivanden behandlas i avsnitt 3.6.12 anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*.

Åtgärder för ökat resande med kollektivtrafik

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen att staten har en roll att bidra till att skapa rätt förutsättningar för att branschens mål om en fördubblad kollektivtrafik ska kunna nås (bet. 2014/15:TU13, rskr. 2014/15:207).

Kollektivtrafik är i huvudsak ett kommunalt och regionalt ansvarsområde. Det är dock enligt regeringen viktigt att staten bidrar aktivt till att

förbättra förutsättningarna för personer att resa med kollektivtrafiken. Regeringen har flera möjligheter till åtgärder som kan förbättra förutsättningarna för kollektivt resande och bidra till att uppnå branschens mål. Framför allt genom att förbättra transportinfrastrukturen och genom att ha bra regler som styr förhållandena på transportområdet. En översyn av regelverket för kollektivtrafiken kommer att göras i och med att EU:s fjärde järnvägspaket ska genomföras, vilket innebär möjlighet till att genomföra förbättringar av regelverket. Det är också angeläget att samhällsplaneringen generellt i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Regeringen stöder en sådan utveckling genom bl.a. det ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer 2015–2018. Regeringen ser behov av att återkomma med ytterligare satsningar på transportinfrastruktur, förbättringar av regelverk och främjande av hållbar och god samhällsplanering framöver.

3.4.4 Analys och slutsatser

Övergripande mål

Utvecklingen i förhållande till det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet har inte förändrats i någon större utsträckning jämfört med tidigare år. Generellt sett bedöms transporterna bära sina samhällsekonomiska kostnader i en ökad utsträckning jämfört med föregående år. Tillgängligheten har förbättrats något i regioner och kommuner som redan har en relativt god tillgänglighet, men minskat något i mer glest befolkade regioner.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var oförändrade under 2015 och kan förklaras med ökade trafikvolymerna. Andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter dock att öka. Trafiksäkerheten utvecklas positivt för flera trafikslag, men frågan är om förbättringstakten är tillräcklig för att nå målen. Trots bullerskyddsåtgärder ökar antalet bullerutsatta människor. Landskapets ekologiska funktioner har fortsatt att försämrats bl.a. på grund av statlig infrastruktur.

Nedan görs i tabellform en bedömning per precisering av funktions- och hänsynsmålen.

Tabell 3.4 Samlad bedömning för transportområdet

| Funktionsmål | Analys | Trend ¹ |
|--|--|--------------------|
| Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. | Tillförlitligheten i transportsystemet har utvecklats åt delvis olika håll i olika trafikslag, i storstad och landsbygd, och mellan väg- och järnvägstrafik. Upplevelser av trygghet i trafiksystemen har förbättrats på några års sikt. Inga större förändringar av bekvämlighet har uppmätts under det senaste året, men sett över en längre period har vägkvaliteten förbättrats. | Oförändrat |
| Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften. | Kvaliteten har inte förändrats på något avgörande sätt sedan målen antogs. Positiva inslag finns, t.ex. minskar totalstoppen i vägtrafiken och vägarnas bärighet förbättras. Godstågens punktlighet är ungefär densamma som under 2014. | Oförändrat |
| Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. | Lokal och regional tillgänglighet har förbättrats något för befolkningen i storstadsregioner samtidigt som den försämrats för glesbygdsbefolkningen. | Oförändrat |
| Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle. | Inom transportmyndigheterna har utvecklingen gått mot en jämn könsrepresentation inom ledande befattningar, men det är ännu stora skillnader i hur män och kvinnor använder transportsystemet. | Oförändrat |
| Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. | Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har förbättrats och under 2015 ökade takten i arbetet med att tillgänglighetsanpassa stationer och hållplatser inom det s.k. prioriterade nätet. | Positiv |
| Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar. | Över tid har barns självständiga resande minskat vilket delvis kan förklaras av att transportsystemet bedöms ha varit för osäkert för barn att vistas i på egen hand. | Oförändrat |
| Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras. | En sammanvägning av kollektivtrafik, gång och cykel pekar på förbättrade förutsättningar att välja dem. | Positiv |
| Hänsynsmål | Analys | Trend ¹ |
| Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. | Historiskt låga siffror, och färre omkomna 2015 jämfört med 2014. Förbättringstakten för vägtrafiksäkerheten tycks dock ha avtagit de senaste åren och målet om max 220 omkomna till 2020 bedöms svårt att nå. | Positiv |
| Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. | Antal omkomna 2015 var lika många som 2014, men trenden över tid är att antalet omkomna inom såväl yrkessjöfart som fritidsbåttrafiken minskar. | Positiv |
| Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande. | Höga dödstal i olyckor och ökat antal självmord 2015 ger en övergripande bedömning att utvecklingen inte sker i fas med preciseringens intentioner. | Negativ |
| Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande. | Antal omkomna ökar något 2015, antal allvarligt skadade minskar. Trenden över tid är att antalet omkomna inom luftfarten minskar. | Positiv |
| Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. | Preliminära beräkningar tyder på att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter var oförändrade under 2015. Andelen förnybar energi i transportsystemet fortsätter dock att öka. Under 2015 skedde inga större förändringar av energieffektiviteten i transportsystemet. Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring för persontransporter på väg. | Positiv |
| Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål. | Utvecklingen när det gäller transportsystemets påverkan på övriga miljö kvalitetsmål är blandad. Fler personer beräknas utsättas för bullernivåer över riktvärdena. Luftkvaliteten i tätorterna har avsevärt förbättrats i jämförelse med 80- och 90-talet, men miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar överskrids i ett antal gaturum. Åtgärdstakten i arbetet med att minska infrastrukturens negativa effekter på landskapets ekologiska funktioner, biologisk mångfald, naturresurser och kulturvärden är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov. | Oförändrat |

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

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

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

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

I beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstarter 2014–2016, beslut om förberedelse för byggstarter 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 den 3 april

2014 (dnr N2014/01779/TE, m.fl.) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 281 miljarder kronor skulle delas upp en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 246,1 miljarder kronor och en del på 34,9 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

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

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

Tabell 3.5 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025

Miljoner kronor

| | Ram statliga medel 2014–2025 | Utfall 2015 | Utfall 2014– 2025 |
|---|---------------------------------------|----------------|-------------------------|
| Statlig ram (anslag och lån) för planperioden 2014–2025 | 522 000 | 40 043 | 80 198 |
| <i>Utveckling av transportsystemet</i> | | | |
| Större investeringar i nationell plan (över 50 mnkr) | 158 157 | 10 596 | 21 629 |
| Väginvesteringar | 44 778 | 2 385 | 6 487 |
| Järnvägsinvesteringar | 112 000 | 8 136 | 15 038 |
| Sjöfartsinvesteringar | 1 129 | 74 | 104 |
| Luftfartsinvesteringar | 250 | 0 | 0 |
| Övriga investeringar (mindre än 50 mnkr) | 31 443 | 2 277 | 4 017 |
| Investeringar i regional plan | 35 385 | 2 981 | 5 901 |
| Övrig utveckling | 19 135 | 1 769 | 3 532 |
| Räntor och återbetalning av lån | 34 440 | 1 758 | 3 477 |
| Summa Utveckling av transportsystemet | 278 560¹ | 19 375 | 38 556 |
| <i>Drift, underhåll och bärighet</i> | | | |
| Drift och underhåll vägar | 125 800 | 10 085 | 20 231 |
| Bärighet vägar | 15 330 | 1 762 | 3 509 |
| Bidrag till enskilda vägar | 13 400 | 1 078 | 2 170 |
| Drift och underhåll järnväg | 85 945 | 7 425 | 15 279 |
| Forskning och innovation | 2 125 | 142 | 307 |
| Summa Drift, underhåll och bärighet | 242 600² | 20 591 | 41 497 |
| Ersättning avseende icke statliga flygplatser | 840 | 77 | 145 |
| <i>Finansiering</i> | | | |
| Anslag | 514 460 | 39 499 | 77 961 |
| Lån i Riksgäldskontoret | 7 540 | 544 | 2 237 |
| Summa Finansiering | 522 000 | 40 043 | 80 198 |
| Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter | 53 000 | 1 629 | 3 322 |
| <i>Finansiering</i> | | | |
| Lån i Riksgäldskontoret, trängselskatt och avgifter | 53 000 | 1 629 | 3 322 |
| Totalram för planerings- perioden 2014–2025 | 575 000 | 41 859 | 83 520 |

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

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

Utöver de ekonomiska ramar enligt nationell plan som redovisas i tabell 3.5 har riksdagen i och med budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) samt propositionen Vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255) enligt regeringens förslag beslutat om tillkommande ekonomiska ramar för insatser för förbättrade stadsmiljöer i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i tätort (500 miljoner kronor för 2015) samt en tillfällig ökning av medlen till drift och underhåll i järnvägsinfrastrukturen (620 miljoner kronor för 2015). Utfallet för motsvarande åtgärder ingår i tabell 3.5.

Utöver utfall enligt tabell 3.5 har Trafikverket för 2015 också tagit emot 1 737 miljoner kronor i medfinansiering av statlig infrastruktur från avtalsparter (dnr N2016/01505/TIF). Av mottagen medfinansiering kommer 1 012 miljoner kronor från kommuner och landsting. Trafikverket har för 2015 därutöver tagit emot 448 miljoner kronor från kommunsektorn i form av räntefria lån, s.k. förskottering till byggande av väg- och järnvägsinvesteringar och återbetalat 249 miljoner kronor. Utfallet innefattar alla åtgärder som ingår i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional infrastruktur.

Om- och nybyggnadsåtgärder

Tabell 3.6 visar att den totala verksamhetsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder under 2015. Av tabellen framgår att åtgärder inom vägsystemet har minskat något avseende mellan 2014 och 2015 och åtgärder inom järnvägsystemet har ökat något för samma period. Totalt sett ligger volymen i nivå med föregående år (räknat i löpande priser).

Tabell 3.6 Verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Väg | 9 607 | 8 595 | 7 122 |
| Järnväg | 9 892 | 10 133 | 12 166 |
| Summa | 19 499 | 18 728 | 19 288 |

I tabell 3.7 redovisas utfall i förhållande till nationell plan för områdena större namngivna investeringar, trimning och effektiviseringar samt miljöinvesteringar. Andel av plan redovisas i procent nedan och kan jämföras med att om samma mängd skulle förbrukas varje år över planperioden innebär det drygt 8 procent per år. Utfallet är och behöver dock inte vara linjärt över perioden.

För exempel på åtgärder som genomförts inom de olika områdena hänvisas till Trafik-

verkets årsredovisning för 2015. För information om Bärighet och tjälsäkring som redovisades i denna tabell i budgetpropositionen för 2016 hänvisas till tabell 3.7.

Tabell 3.7 Uppföljning av investeringsområden i nationell plan för perioden 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

| | Större namngivna investeringar | Trimning och effektivisering | Miljöinvesteringar |
|-------------------|--------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Volym t.o.m. 2015 | 21 183 | 3 567 | 1 004 |
| Plan 2014–2025 | 158 157 | 23 644 | 7 801 |
| Andel av plan (%) | 13 | 15 | 13 |

I tabell 3.8 nedan redovisas prognostiserad kostnad i förhållande till plan för större investeringsprojekt.

Tabell 3.8 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den föregående nationella planen för transportsystemet 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

| Projekt | Väg – Järnväg | Byggstart | Öppnas för trafik | Total kostnad enl. plan inkl. ev. medfinansiering | Prognosticerad kostnad per 2015-12-31 | Prognosticerad kostnad i förhållande till nationell plan (i procent) | Utfall t.o.m. 2015-12-31 Löpande pris (mkr) |
|--|---------------|---------------------|---------------------|---|---------------------------------------|--|--|
| Citybanan | J | 2009 | 2017 | 19 556 | 19 806 | 101 | 18 621 |
| E4 Förbifart Stockholm | V | 2014/15 | Prel 2024/25 | 31 471 | 31 641 | 101 | 3 553 |
| Tomtebodå–Kallhäll, ökad kapacitet (Målarbanan) | J | 2011 (yttre delen) | 2016 och efter 2021 | 13 904 | 13 904 | 100 | 4 456 |
| E4 Tomtebodå–Haga södra (Norra station) ¹ | V | 2010 | 2019 | 710 | 662 | 93 | 582 |
| ERTMS Utveckling | J | 2008 | 2016 | 2 034 | 2 713 | 133 | 1 766 |
| Hallandsås | V | Omstart 2003 (1992) | 2015 | 11 855 | 11 770 | 99 | 11 687 |

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

Av tabell 3.8 framgår att för fyra objekt ligger den prognostiserade kostnaden ungefär lika med plankostnaden, medan den prognostiserade kostnaden underskrids för ett objekt och överskrids för ett objekt. Minskningen i objekt E4 Tomtebodas–Haga södra (Norra station) beror enligt Trafikverket bl.a. på ett metodiskt arbete med risker så att riskreserven har kunnat reduceras samt en sänkning av projekteringskostnaderna i projektet. Överskridandet för *ERTMS Utveckling* är hänförligt till uppgradering till den av ERA (Europeiska järnvägsbyrån) rekommenderade releasenivån bl.a. för att säkra kapacitetskraven och kopplingen till grannländerna.

Objektet Hallandsås öppnade för trafik i december 2015.

Uppföljning av objekt som färdigställdes 2015

I tabell 3.9 respektive tabell 3.10 redovisas en kostnadsuppföljning för namngivna objekt i nationell plan samt objekt i länsplaner för regional infrastruktur med en slutkostnad över 50 miljoner kronor som färdigställdes under 2015.

Tabellerna innehåller även objekt som färdigställdes under oktober–december under 2014 då de inte redovisades föregående år. Objektet Falun, resecentrum som föregående år angavs skulle följas upp detta år kommer att följas upp under nästa år. Objektet E20 Trafikplats Almnäs som föregående år angavs skulle följas upp detta år utgår med anledning av att slutkostnaden understeg 50 miljoner kronor.

En jämförelse görs dels mellan beräknad kostnad enligt underlag till planbeslut² och verklig (slutlig) kostnad, dels mellan beräknad kostnad vid byggstart och verklig (slutlig) kostnad. I tabellerna framgår vilka objekt över 50 miljoner kronor som återfinns i de s.k. länsplanerna för regional infrastruktur, övriga objekt är namngivna objekt i nationell plan.

För att kunna jämföra kostnaderna mellan åren redovisas dessa i 2013 års priser. I tabell 3.9 redovisas en prisomräkning med det branschrelaterade index som Trafikverket använder. I tabell 3.10 redovisas en prisomräkning med nettoprisindex (NPI).³ Historiskt sett har ofta utvecklingen av branschindex varit högre än NPI och när de löpande kostnaderna för ett projekt räknas om till fasta priser bidrar indexdifferensen till att ge en bild av att projektet har en lägre kostnad när branschindex tillämpas, vilket blir särskilt tydligt om projekten har långa löptider.

Vid jämförelse mellan planerad kostnad vid planbeslut och verklig kostnad visar beräkningarna som utgår från branschindex överlag fler kostnadsminskningar och beräkningar med nettoprisindex visar väsentligt fler kostnadsökningar. Detta beror på att branschindex ökat mer än nettoprisindex under samma period. Det tyder på att fördyringar jämfört med bedömd kostnad till stor del förklaras av prisutvecklingen i branschen. Neutraliserat för prisutvecklingen i branschen har kostnaderna för Trafikverkets objekt som nu är öppnade för trafik sammantaget ökat något i kostnader. Jämfört med tidpunkt för byggstart har projektkostnaderna inte ökat nämnvärt. Däremot finns det variationer projekt för projekt.

Vid jämförelse mellan tid för byggstart och slutlig kostnad är skillnaderna mellan nettoprisindex och branschindex mindre.

Uppföljd NNK (nettonuvärdeskvot)⁴ är för merparten av objekten högre än beräknad i gällande plan (branschindex har använts vid jämförelsen). Allt annat lika genererar kostnadsökningar en lägre NNK än beräknad i plan, och kostnadsminskningar en högre NNK än beräknad. Detta är också fallet för samtliga objekt utom ett (väg 293 vid Norr Amsberg) där NNK ligger på samma nivå trots kostnadsökningar.

I Trafikverkets årsredovisning kommenteras kostnader och NNK projekt för projekt.

³ Nettoprisindex visar de genomsnittliga prispåverkanerna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner. Det branschindex Trafikverket använder bygger på Statistiska centralbyråns entreprenadindex E84 och återspeglar den generella prisutvecklingen i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

⁴ Nettonuvärdeskvot är ett mått på samhällsekonomisk lönsamhet.

² Bedömd kostnad i underlag till regeringens beslut om fastställelse av nationell plan.

Tabell 3.9 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2015 (branschindex)

| Objekt/projekt | Trafikslag | Aktuellt regerings- beslut vid byggstart (Lp = objekt i länsplan) | Uppföljning av kostnader beräknat med branschindex | | | | | NKK | |
|--|------------|--|--|---|---------------------------------|---|--|---|---|
| | | | Bedömd kostnad i planbeslut | Bedömd total- kostnad vid byggstart | Verklig kostnad (slutlig) | Kostnads- förändring jmf med plan (i procent) | Kostnads- förändring jmf med byggstart (i procent) | Beräknad NNK1 i plan (bransch- index) | Uppföljd NNK2 (bransch- index) |
| Malmbanan, ökad kapacitet (Lakaträsk, Ripats, Rensjön, Gällivare och Stenbacken) | J | 2010 | 338 | 252 | 286 | -15 | 12 | 1,3 | 1,8 |
| Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet | J | 2004 | 529 | Uppgift saknas | 481 | -9 | Uppgift saknas | 1,8 | 2,1 |
| Rosersberg, anslutning kombiterminal | J | 2010 | 376 | 425 | 395 | 5 | -8 | 1,8 | 1,7 |
| Göteborg C, signalställverk | J | 2010 | 790 | 668 | 812 | 3 | 18 | Saknas | Ej uppföljd |
| Pågatåg Nordost | J | 2010 | 583 | 942 | 794 | 36 | -19 | -0,2 | -0,4 |
| E4 Sundsvall ¹ | V | 2010 | 4 653 | 4 638 | 4 920 | 6 | 6 | -0,2 | -0,3 |
| E20 Norra Länken ¹ | V | 2004 | 10 133 | 11 226 | 10 700 | 6 | -5 | Saknas | Ej uppföljd |
| E18 Trafikplats Viggbyholm | V | 2010 | 172 | 177 | 136 | -21 | -30 | 7,8 | 10,1 |
| E18 Västerås–Sagån | V | 2010 | 238 | 244 | 197 | -17 | -24 | 0,2 | 0,4 |
| E6 Rabbalshede–Värmlandsbro, delen Pålen–Tanumshede | V | 2010 | 758 | 707 | 658 | -13 | -7 | Saknas | Ej uppföljd |
| E22 Sölve–Stensnäs | V | 2010 | 847 | 892 | 707 | -17 | -26 | 0,2 | 0,4 |
| Farled till Gävle ² | S | 2010 | 302 | Uppgift saknas | 359 | 19 | Uppgift saknas | 0,3 | 0,1 |
| Väg 61 Klätten–Åmotsfors | V | (Lp) 2010 | 70 | 65 | 81 | 16 | 20 | 0,8 | 0,3 |
| Väg 372, Skelleftehamnsleden, etapp 2 (Risbergskorsningen) | V | (Lp) 2010 | 38 | 36 | 75 | 97 | 52 | -0,7 | -0,9 |
| Väg 293 vid Norr Amsberg | V | (Lp) 2010 | 39 | 46 | 47 | 21 | 2 | -0,8 | -0,8 |
| Väg 49 Gustavstorp–Rude | V | (Lp) 2010 | 63 | 69 | 88 | 40 | 22 | -1,3 | Ej uppföljd |
| Väg 55 Valla–Flen | V | (Lp) 2010 | 48 | 83 | 86 | 79 | 3 | 0,9 | 0,1 |
| Väg 55 Yxtatorpet–Malmköping | V | (Lp) 2010 | 200 | 184 | 181 | -10 | -2 | 1,3 | 1,5 |
| Väg 161 Förbi Torp | V | (Lp) 2010 | 314 | 343 | 250 | -20 | -37 | 1,1 | 1,6 |
| Väg 27 Viared–Kråkered | V | (Lp) 2010 | 448 | 451 | 314 | -30 | -44 | 2,6 | 4,2 |
| Rv 21 Vanneberga–Önnestad | V | (Lp) 2010 | 91 | 106 | 148 | 63 | 28 | 0,8 | 0,1 |
| Totalt | | | 21 030 | 21 554 | 21 715 | 3 | 1 | 19³ | 22 |

¹ I stället för branschindex har ett projektspecifikt index använts. Gällande E4 Sundsvall återstår mindre efterarbeten som belastar projektet under kommande år.

² Index för sjöfartsinvesteringar har använts.

³ Väg 49 Gustavstorp–Rude har exkulderats för jämförbarhet.

Tabell 3.10 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2015 (nettoprisindex)

| Objekt/projekt | Trafikslag | Aktuellt regeringsbeslut vid byggstart (LP = objekt i länsplan) | Uppföljning av kostnader beräknat med nettoprisindex | | | | |
|--|------------|---|--|-----------------------------------|---------------------------|---|--|
| | | | Bedömd kostnad i planbeslut | Bedömd totalkostnad vid byggstart | Verklig kostnad (slutlig) | Kostnadsförändring jmf med plan (i procent) | Kostnadsförändring jmf med byggstart (i procent) |
| Malmbanan, ökad kapacitet (Lakaträsk, Ripats, Rensjön, Gällivare och Stenbacken) | J | 2010 | 293 | 240 | 274 | -6 | 12 |
| Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet | J | 2004 | 349 | Uppgift saknas | 429 | 23 | Uppgift saknas |
| Rosersberg, anslutning kombiterminal | J | 2010 | 327 | 393 | 386 | 18 | -2 |
| Göteborg C, signalställverk | J | 2010 | 686 | 583 | 780 | 14 | 25 |
| Pågatåg Nordost | J | 2010 | 506 | 856 | 759 | 50 | -13 |
| E4 Sundsvall | V | 2010 | 4 248 | 4 437 | 4 774 | 12 | 7 |
| E20 Norra Länken | V | 2004 | 7 213 | 8 626 | 9 766 | 36 | 12 |
| E18 Trafikplats Viggbyholm | V | 2010 | 160 | 168 | 137 | -14 | -23 |
| E18 Västerås–Sagån | V | 2010 | 222 | 245 | 198 | -11 | -24 |
| E6 Rabbalshede–Värmlandsbro, delen Pålen–Tanumshede | V | 2010 | 709 | 712 | 659 | -7 | -8 |
| E22 Sölve–Stensnäs | V | 2010 | 793 | 883 | 747 | -6 | -18 |
| Farled till Gävle | S | 2010 | 281 | Uppgift saknas | 348 | 24 | Uppgift saknas |
| Väg 61 Klätten–Åmotsfors | V | (Lp) 2010 | 66 | 65 | 82 | 24 | 21 |
| Väg 372, Skelleftehamnsleden, etapp 2 (Risbergskorsningen) | V | (Lp) 2010 | 36 | 34 | 57 | 58 | 40 |
| Väg 293 vid Norr Amsberg | V | (Lp) 2010 | 36 | 46 | 46 | 28 | 0 |
| Väg 49 Gustavstorp–Rude | V | (Lp) 2010 | 59 | 69 | 88 | 49 | 22 |
| Väg 55 Valla–Flen | V | (Lp) 2010 | 45 | 83 | 86 | 91 | 3 |
| Väg 55 Yxtatorpet–Malmköping | V | (Lp) 2010 | 157 | 176 | 182 | 16 | 3 |
| Väg 161 Förbi Torp | V | (Lp) 2010 | 294 | 347 | 251 | -15 | -38 |
| Väg 27 Viared–Kråkered | V | (Lp) 2010 | 419 | 457 | 316 | -25 | -45 |
| Rv 21 Vanneberga–Önnestad | V | (Lp) 2010 | 85 | 110 | 149 | 75 | 26 |
| Totalt | | | 16 984 | 18 530 | 20 514 | 21 | 10 |

Länsplaner för regional infrastruktur

I tabell 3.11 redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt länsplanerna och hur bidragen fördelat sig mellan olika typer av bidrag. Under 2015 genomfördes åtgärder för totalt 2 980 miljoner kronor i prisnivå 2013. Sammantaget har 17 procent av den totala planen genomförts under de två första åren. Fördelningen mellan de olika länsplanerna redovisas i tabell 3.12.

Att utfallet varierar mellan länen beror på att ett antal större projekt har pågått i några län och att dessa har krävt en större andel medel för att kunna genomföras effektivt. För några län är utfallet lågt bl.a. beroende på att åtgärder inte påbörjats alternativt färdigställt och bidrag till kommuner och trafikmyndigheter därför inte betalats ut. Länsplanerna ska genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av varje länsplan ska vara genomförd till 2017. För uppföljning av större objekt i länsplanerna färdigställda under 2015 hänvisas till tabell 3.9 respektive tabell 3.10.

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

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

| | Namngivna investeringar och namngivna brister | Trimning och effektivisering, miljö och övriga mindre åtgärder | Statlig medfinansiering till kommuner för trafiksäkerhet, miljö, transportinformatik | Statlig medfinansiering till trafikmyndigheter för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart | Statlig medfinansiering till enskilda vägar | Statlig medfinansiering till flygplatsanläggningar | Summa |
|---|---|--|--|--|---|--|---------------|
| 2014 ¹ | 1 090 | 681 | 185 | 889 | 31 | 44 | 2 920 |
| 2015 | 1 435 | 813 | 129 | 514 | 26 | 63 | 2 980 |
| 2014–2025 | 14 687 | 11 437 | 1 545 | 6 963 | 334 | 419 | 35 385 |
| Utfall i andel (%) av plan t.o.m. 2015 | 17 | 13 | 20 | 20 | 17 | 26 | 17 |

¹ Utfallet redovisas i år jmf med föregående år i fasta priser då det ger en mer rättvisande jämförelse mot totalsumman i nationell plan. Inför Trafikverkets årsredovisning för 2015 gjordes en större översyn över hur olika typer av utfall var klassificerade. Detta har lett till en justering i 2014 års siffror mellan de två kategorierna för statlig medfinansiering där den största avvikelsen var utfallet för upprustning av Lidingöbanan som tidigare låg i kategorin Statlig medfinansiering till kommuner för trafiksäkerhet, miljö och transportinformatik men som nu, mer korrekt, tillhör Statlig medfinansiering kollektivtrafik.

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

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

| Län | Utfall 2014 | Utfall 2015 | Plan 2014–2017 Prisnivå 2013-06 | Andel som genomförts t.o.m. 2015 av plan 2014–2017 (i procent) | Plan 2014–2025 | Andel som genomförts t.o.m. 2015 av plan 2014–2025 (i procent) |
|---------------------------------|--------------|--------------|------------------------------------|---|----------------|---|
| Stockholm | 879 | 703 | 3 164 | 50 | 8 717 | 18 |
| Uppsala | 95 | 187 | 523 | 54 | 1 596 | 18 |
| Södermanland | 154 | 28 | 394 | 46 | 1 042 | 17 |
| Östergötland | 63 | 43 | 469 | 23 | 1 418 | 7 |
| Jönköping | 76 | 67 | 423 | 34 | 1 313 | 11 |
| Kronoberg | 80 | 106 | 278 | 67 | 773 | 24 |
| Kalmar | 60 | 130 | 271 | 70 | 873 | 22 |
| Gotland | 13 | 4 | 62 | 27 | 207 | 8 |
| Blekinge | 13 | 74 | 176 | 49 | 520 | 17 |
| Skåne | 358 | 307 | 1 420 | 47 | 4 292 | 15 |
| Halland | 109 | 116 | 472 | 47 | 1 241 | 18 |
| Västra Götaland | 518 | 496 | 2 216 | 46 | 6 351 | 16 |
| Värmland | 79 | 71 | 347 | 43 | 995 | 15 |
| Örebro | 77 | 30 | 390 | 28 | 1 057 | 10 |
| Västmanland | 54 | 92 | 280 | 52 | 816 | 18 |
| Dalarna | 97 | 121 | 399 | 55 | 1 128 | 19 |
| Gävleborg | 46 | 103 | 333 | 45 | 950 | 16 |
| Västernorrland | 48 | 54 | 296 | 35 | 870 | 12 |
| Jämtland | 33 | 41 | 176 | 42 | 514 | 14 |
| Västerbotten | 28 | 18 | 298 | 16 | 891 | 5 |
| Norrbottn | 41 | 73 | 234 | 48 | 760 | 15 |
| Centrala kostnader ¹ | | 117 | | | | |
| Summa | 2 920 | 2 980 | 12 622 | 47 | 36 324 | 16 |

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

Drift och underhåll

Drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets funktionalitet och tillgänglighet. Åtgärderna har under 2015 bestått av en blandning av både förebyggande och avhjälpande underhåll samt reinvesteringar. Den 1 januari 2015 startade Trafikverkets nya organisation för verksamhetsområde Underhåll. Väg- och järnvägssystemet har delats upp med syftet att få bättre styrning, planering och kontroll av åtgärder i anläggningen. Det innebär en uppdelning mellan den dagliga driften och det mer långsiktiga underhållet. Trafikverkets arbete med att förbättra och utveckla verksamheten pågår fortfarande.

För att skapa bättre förutsättningar för att genomföra planerade åtgärder på järnvägen har Trafikverket infört s.k. servicefönster. Det innebär att tider för underhållsåtgärder i järnvägssystemet har avsatts i tidtabeller vilket skapar bättre förutsättningar för att genomföra flera åtgärder samtidigt, genomföra åtgärder på ett säkert sätt och samtidigt minska antalet störningar för trafiken. Under 2015 har järnvägsunderhåll prioriterats på bantyperna storstad och större stråk. Det är banor som har mycket trafik och där underhållsåtgärder har en hög samhälls-ekonomisk lönsamhet och ger bäst effekter i form av ökad robusthet och bättre punktlighet.

Åtgärder har även i mindre omfattning utförts på övriga banor. Av tabell 3.13 framgår hur kostnaderna för underhåll och reinvesteringar av järnvägen har fördelats per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter. Det har under 2015 genomförts ett flertal åtgärder på broar och tunnlar, bl.a. i anslutning till öppnandet av Hallandsåstunneln. Även Årstabron i Stockholm har genomgått en omfattande renovering. Bergtekniska underhållsåtgärder har utförts på ett flertal platser, bl.a. i tunnlar längs Bohusbanan, och på Malmbanan och Bergslagsbanan har stabiliserande åtgärder utförts för att förhindra ras vilka riskerar att stoppa trafiken. Det har under 2015 pågått kontaktledningsrenoveringar på flera platser och totalt har ca 100 kilometer bytts ut vilket förväntas minska antalet tågstörande fel. Inom signal- och teleanläggningar samt elförsörjning har verksamhetsvolymen ökat under 2015 och åtgärder har bl.a. utförts i anslutning till Hallsberg där en äldre ställverksdator har reinvestierats. Utbytestakten av spår och spårväxlar var låg under 2015. Det under 2014 påbörjade pilotprojektet för att höja standarden på trafikinformationsutrustningen har fortsatt under året. Verksamheten omfattar variabla och fasta skyltar, klockor och högtalare. Cirka 70 procent av stationerna med resandeutbyte är inventerade och ca 30 procent av dessa är projekterade för kommande åtgärder.

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

Kronor, löpande prisnivå

| Bantyp | Tågkilometer (miljoner) | Andel (%) | Spårkilometer | Andel (%) | Kronor per tågkilometer 2015 | Kronor per spårmeter 2010 | Kronor per spårmeter 2011 | Kronor per spårmeter 2012 | Kronor per spårmeter 2013 | Kronor per spårmeter 2014 | Kronor per spårmeter 2015 |
|--|-------------------------|------------|---------------|------------|------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Storstadsområden | 35 | 24 | 1 405 | 10 | 43 | 818 | 931 | 801 | 798 | 920 | 1 081 |
| Större stråk | 65 | 43 | 4 769 | 33 | 27 | 344 | 344 | 384 | 432 | 443 | 368 |
| Banor för övrig viktig gods- och resandetrafik | 38 | 25 | 4 219 | 29 | 41 | 273 | 197 | 360 | 413 | 451 | 369 |
| Mindre trafik | 12 | 8 | 2 681 | 19 | 53 | 177 | 188 | 193 | 204 | 289 | 230 |
| Ringa eller ingen trafik | 1 | 0,4 | 1 058 | 7 | 297 | 164 | 120 | 131 | 141 | 224 | 152 |
| Ej indelat i bantyp | 0 | 0 | 307 | 2 | | 1 211 | 1 212 | 2 037 | 2 030 | 2 819 | 4 436 |
| Totalt | 151 | 100 | 14 439 | 100 | 48 | 344 | 331 | 399 | 432 | 498 | 483 |

Under 2015 har beläggningsåtgärder på vägar i storstäder och övriga stamvägar prioriterats. Totalt har 30,9 miljoner m² belagts, vilket är en ökning med ca 13 procent jämfört med 2014. Det har under året varit osedvanligt gynnsamma bitumenpriser vilket har sin grund i det låga marknadspriset på olja. Av tabell 3.14 framgår hur kostnaderna för beläggningsunderhåll har fördelats per vägtyp. Åtgärder har också genomförts på prioriterade grusvägar för att förbättra framkomligheten, säkerheten och robustheten. För att säkra framkomligheten på längre sikt så har underhållsåtgärder genomförts på ca 300 stycken broar. Även bergslanter längs med stora och medelstora vägar i hela landet har inventerats och vid behov har förstärkningsåtgärder genomförts för att minska rasrisken. För att främja näringslivets transporter har

bärighetshöjande åtgärder genomförts på ett flertal ställen i landet. Exempel på åtgärder som utförts är beläggning av grusvägar, åtgärder på broar för att öka bärighetsklass och utbyte av vägtrummor. Även förebyggande åtgärder för att möta klimatförändringar och för att klara stormar och skred har genomförts.

Vintern har till största delen varit mild förutom i de norra delarna där början av vintern bjöd på flera extremväder och hårda vindar. Stormen Egon slog till i början av året vilket innebar många fällna träd över vägar. Återställningsarbetet fungerade bra och ett dygn efter att stormen avtog var trafiken åter igång. Detta arbete medförde betydande kostnader för Trafikverket vilket har föranlett omprioriteringar i verksamheten.

Tabell 3.14 Beläggningsunderhåll per vägtyp

| Vägtyp | Vägmeter | Andel (%) | Kronor per vägmeter 2008 | Kronor per vägmeter 2009 | Kronor per vägmeter 2010 | Kronor per vägmeter 2011 | Kronor per vägmeter 2012 | Kronor per vägmeter 2013 | Kronor per vägmeter 2014 | Kronor per vägmeter 2015 |
|---------------------------------------|---------------|------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Storstadsvägar | 474 | 1 | 111 | 149 | 136 | 128 | 214 | 145 | 256 | 137 |
| Övriga stamvägar | 7 977 | 10 | 86 | 83 | 67 | 38 | 64 | 80 | 63 | 52 |
| Pendlings- och servicevägar | 6 618 | 8 | 45 | 32 | 38 | 32 | 32 | 46 | 44 | 39 |
| Övriga för näringslivet viktiga vägar | 38 723 | 49 | 26 | 18 | 22 | 16 | 14 | 16 | 15 | 22 |
| Övriga lågtrafikerade vägar | 25 229 | 32 | 13 | 10 | 11 | 7 | 8 | 8 | 10 | 14 |
| Totalt | 79 021 | 100 | 30 | 24 | 25 | 17 | 20 | 23 | 22 | 24 |

Redovisning av affärsverken

Sjöfartsverket

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

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

Sjöfartsverkets totala intäkter för 2015 uppgick till 2 400 miljoner kronor varav 477 miljoner kronor utgörs av intäkter från anslag. Motsvarande belopp uppgick 2014 till 2 354 miljoner kronor varav 551 miljoner kronor avsåg intäkter från anslag.

Tabell 3.15 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

| | Intäkter 2014 | Intäkter 2015 | Resultat 2014 | Resultat 2015 |
|---------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Sjöfartsverket, totalt | 2 354 | 2 401 | 0 | 0 |
| Sjöfartsavgifter | 1 399 | 1 404 | | |
| Övriga rörelseintäkter | 404 | 520 | | |

Resultatet efter finansiella poster för 2015 uppgick till 140 (337) miljoner kronor som i sin helhet har avsatts till resultatutjämningsfonden för att på så sätt återställa det egna kapitalet. Vid utgången av 2012 och 2013 var det egna kapitalet negativt. Vid utgången av 2015 uppgick det egna kapitalet till 392 miljoner kronor. För 2014 var motsvarande belopp 252 miljoner kronor.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2015 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 3.16 Översikt av de ekonomiska målen 2013–2015

Procent

| | Utfall 2013 | Mål 2013 | Utfall 2014 | Mål 2014 | Utfall 2015 | Mål 2015 |
|--|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarig- het | Neg | 3,5 | Neg | 3,5 | 0 | 3,5 |
| Soliditet | Neg | 25 | 7,3 | 25 | 10,6 | 25 |

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

Sjöfarten har upplevt ett minskat antal anlöp, vilket har lett till minskade intäkter från farledsavgifterna. Lotsvolymerna har minskat, men genom avgiftsökningar har intäkterna från lotsningen ökat med 30 miljoner kronor jämfört med 2014.

Regeringen uppdrog åt Sjöfartsverket att utarbeta en finansiell modell med syftet att uppnå en ekonomi i balans senast den 31 december 2017 (dnr N2015/5048/SUBT). Sjöfartsverket redovisade sina slutsatser i december 2015. Genom införande av den nya modellen och därtill hörande interna förbättringsarbeten för att minska kostnaderna och öka intäkterna är det Sjöfartsverkets uppfattning att verket når målsättningen med en ekonomi i balans till den 31 december 2017.

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

Uppföljning av investeringsplaner

Sjöfartsverkets investeringar uppgick för 2015 till 347 miljoner kronor. För 2014 var motsvarande belopp 398 miljoner kronor. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i nya räddningshelikoptrar samt olika farledsförbättringar. Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2016–2020 omfattar totalt 2 168 miljoner kronor. De största investeringarna är i isbrytningsverksamheten samt farleds- och kanalförbättringar. Sjöfartsverkets investe-

ringar har till övervägande del finansierats med egna medel. Bemyndigande för 2016 finns att inom en ram om 500 miljoner kronor ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar, varav 240 miljoner kronor hittills har utnyttjats.

Luftfartsverket

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket ska inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten. Verket ska också nationellt och internationellt främja forskning, utveckling och införande av ny teknik av betydelse för verksamheten. Luftfartsverket får härutöver bedriva utbildning av flygledare och direkt eller genom till verket knutna bolag bedriva tjänsteexport inom sitt område. Luftfartsverkets verksamhet finansieras till största delen av avgifter på luftfarten, den s.k. en route-avgiften.

Tabell 3.17 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

| | Intäkter 2014 | Intäkter 2015 | Resultat 2014 | Resultat 2015 |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Luftfartsverket, totalt | 2 580 | 3 364 | 65 | 30 |
| Luftfartsintäkter | 1 627 | 2 465 | | |
| Övriga rörelseintäkter | 953 | 899 | | |

Det ekonomiska målet för 2015 var att ge en avkastning på 4 procent på eget kapital samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet uppgick för 2015 till 30 miljoner kronor, vilket motsvarar 4 procent på eget kapital. Luftfartsverket nådde alltså målet för räntabilitet. Soliditeten uppgick per den 31 december 2015 till 12 procent. Målet för soliditet nåddes således inte fullt ut. Orsaken till att målet för soliditet inte nåddes är fortsatt den stora och växande pensionsskulden, vilken påverkas negativt av låga räntenivåer. Det nuvarande systemet ger alltså kända jämförelsestörande effekter för styrningen, vilket också påpekas av Riksrevisionen. En omläggning av pensionsskulden vid nuvarande ränteläge bedöms dock också ge negativa effekter, vilket

innebär att regeringen så här långt inte bedömt det möjligt att ändra systemet.

Tabell 3.18 Översikt av de ekonomiska målen 2013–2015

Procent

| | Utfall 2013 | Mål 2013 | Utfall 2014 | Mål 2014 | Utfall 2015 | Mål 2015 |
|---|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|
| Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet | 10 | 4 | 8 | 4 | 4 | 4 |
| Soliditet | 13 | 15 | 15 | 15 | 12 | 15 |

Uppföljning av investeringsplaner

Luftfartsverkets investeringsplan uppgick 2015 till 120 miljoner kronor. Utfallet blev 108 miljoner kronor. Årets största investering var fortsatt utveckling, uppgradering och anpassning inom flygledningssystemet Coopans. Andra stora investeringsprojekt under året var utrustning för inspelning av data och tal vid flygtrafikledningsenheter, slutförande av projekt för nytt kommunikationsnätverk och ny teknik för att förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens.

3.5 Politikens inriktning

3.5.1 Övergripande

Regeringens övergripande mål för transportområdet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Investeringar i transportinfrastruktur och bostadsbyggande är en del i samhällsbygget. Det skapar framtidstro och förbättrar tillgängligheten för kvinnor och män till bostäder, arbete, service och kultur samt möjligheten att leva och arbeta i hela landet, men också att pendla dit jobben finns. Ett robust och effektivt transportsystem med god kapacitet är också en förutsättning för att utveckla godstransporterna i Sverige och på så sätt stärka hela Sverige som industri- och exportland samt öka sysselsättningen. Sverige hålls ihop genom åtgärder som förbättrar förutsättningar för jobb, delaktighet och tillväxt i hela landet. Transportsystemet är en grundläggande del i detta arbete och ska utgå från tillgänglighet. Ökad tillgänglighet integrerar

och förstorar regioner och har en positiv påverkan på tillväxt, sysselsättning och matchningen på arbetsmarknaden.

Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Därmed ska transportsystemet bidra till en miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbar utveckling i alla delar av landet.

Investeringar i infrastruktur

En väl fungerande transportinfrastruktur är viktig för sysselsättning, minskade utsläpp och konkurrenskraft i hela landet. Hållbara transporter är en viktig del i att nå miljömålen. Investeringar i infrastruktur kräver långsiktighet och regeringen avser därför att lämna en proposition med förslag till ekonomiska ramar för en nationell plan för 2018–2029. Den nationella planen kommer att fokusera på att värna kvaliteten på den befintliga infrastrukturen och på att möta framtidens behov av ett modernt och hållbart transportsystem. Samhälls-ekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbara transporter ska vara centrala faktorer för vilka investeringar som ska göras.

Regeringens ambitioner är höga. Därför aviserar regeringen i denna proposition en satsning om 3,7 miljarder kronor 2019 och 5 miljarder kronor 2020 för investeringar i infrastruktur. Merparten av tillskottet ska gå till underhåll. Underhåll till järnväg beräknas till mer än tre gånger mer än underhåll till väg.

Den s.k. Sverigeförhandlingen har bl.a. i uppdrag att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö (dir. 2014:106). Sverigeförhandlingen har också i uppdrag att ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Regeringen anser att nya stambanor

skulle stärka järnvägens konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna för arbetspendling. På regeringens uppdrag undersöker Trafikverket möjligheterna att sänka byggkostnaderna för höghastighetsbanorna. Samtidigt ses nyttoberäkningarna över. Trafikverket arbetar också på regeringens uppdrag bl.a. med att redovisa uppdaterade uppgifter om kostnader och nyttor för en uppgradering av befintliga stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Förberedelserna för byggandet av Ostlänken mellan Järna och Linköping fortgår.

Regeringen anser att Norrbotniabanan är en strategiskt viktig satsning. Järnvägsinvesteringar som denna bidrar till regeringens mål om såväl högre sysselsättning, nyindustrialisering som minskad klimat- och miljöpåverkan. Regeringen avser därför att genomföra byggstart av Norrbotniabanan 2018 med etappen Umeå-Dåva.

Fossilfria transporter och resor

Minskade utsläpp från transportsektorn är avgörande för att Sverige ska nå sina långsiktiga klimatmål. Transportsystemet ska moderniseras så att det blir långsiktigt hållbart. Miljöpåverkan från transportsektorn och dess utsläpp av växthusgaser ska minska. Det är även viktigt att det finns goda förutsättningar att bo och verka på landsbygden.

Riksdagens mål om att andelen förnybar energi i transportsektorn ska vara minst 10 procent 2020 uppnås med befintliga styrmedel och åtgärder. Redan 2014 uppgick andelen förnybar energi i transportsektorn till ca 19 procent. Regeringen har under mandatperioden vidtagit en rad åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. Från och med 2017 tillämpas en uppräknings av skattesatserna för bensin och diesel som beaktar utvecklingen av BNP.

Den 16 juni 2016 presenterade den parlamentariska miljömålsberedningen en överenskommelse med ett stort antal förslag för att skärpa klimatpolitiken i Sverige. Socialdemokraterna och Miljöpartiet samt Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet och Kristdemokraterna deltog i överenskommelsen. Regeringen föreslog redan i budgetpropositionen för 2015 att möjligheten att införa ett klimatpolitiskt ramverk ska utredas.

Regeringen återkommer i början av 2017 med en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk, som tar sin utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag (SOU 2016:21 och SOU 2016:47). Miljömålsberedningen har föreslagit ett sektorsmål för transportsektorn. Förslaget är att utsläppen för inrikes transporter senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre än 2010 års nivå (SOU 2016:47). Beredningen anser att det krävs kraftfulla styrmedel för att nå målet.

Regeringen har tillsatt en utredning som ska utreda hur en vägsplitageskatt för svenska och utländska tunga lastbilar kan utformas (dir. 2015:47). Därtill har regeringen tillsatt en utredning som ska analysera hur en skatt på flygresor kan utformas (dir. 2015:106). Regeringens ambition är att skatterna ska införas.

Bonus–malus-utredningen har lämnat ett förslag om hur fordon med relativt låga utsläpp kan premieras vid inköpstillfället, medan fordon med relativt höga utsläpp belastas med en högre skatt (SOU 2016:33). Förslaget bereds för närvarande. Regeringen vill ställa om till en fossilfri fordonsflotta. Regeringen avser att införa ett bonus–malus-system som innebär en väsentlig ambitionshöjning när det gäller den miljöstyrande effekten jämfört med dagens system, senast den 1 juli 2018. För att ge fortsatt stöd för bilar med låga utsläpp föreslår regeringen en förlängning av den s.k. Supermiljöbilspremien och av den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar. Det är viktigt att alla aktörer har god förutsägbarhet inför anskaffandet av nya miljöfordon. Förutsättningarna att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen måste stärkas. De ekonomiska incitamenten ska styra i denna riktning. Regeringen vill fortsatt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Regeringen har avsatt resurser för att införa en miljökompensation för godstransport på järnväg.

En viktig del i insatserna för att nå en fossilfri fordonsflotta är att skapa långsiktiga spelregler för hållbara biodrivmedel. Förnybara bränslen ska ges goda förutsättningar att konkurrera med fossila bränslen, så att en successivt ökande andel förnybara bränslen kan åstadkommas. Regeringen kommer därför att ta fram förslag till nya regler för de ekonomiska styrmedlen på området. Regeringen arbetar med en lösning som ligger inom ramen för Europeiska kommis-

sionens tolkning av reglerna om statligt stöd och som kan träda i kraft under mandatperioden.

Regeringen satsar på levande och hållbara städer. Det är där förutsättningarna är som bäst för omställningen av transportsystemet. Därför förstärks stadsmiljöavtalen. Dessa innebär statlig medfinansiering av lokala och regionala kollektivtrafikinvesteringar och projekt inom utveckling av stadsmiljön. Satsningen utvidgas nu till att även gälla investeringar i cykelinfrastruktur. Stärkt kollektivtrafik ger fler tillgång till arbetsmarknaden och skapar förutsättningar för ökad handel. Ökad cykling bidrar både till attraktiva stadsmiljöer med ren luft och till en bättre hälsa. Satsningen på stadsmiljöavtal är ett viktigt steg för att nå miljömålen och för att Sverige ska kunna bli ett fossilfritt välfärdsland.

Regeringen har även för avsikt att se över frågan om en lagstadgad rätt för kommuner att införa krav på transportplaner vid nyetableringar.

Närtidssatsning på järnväg

Regeringen föreslår en särskild satsning under 2017 för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägs-systemet som förbättrar kapacitet och robusthet i transportsystemet. Det handlar om kapacitetshöjande åtgärder såväl utanför de större storstadsregionerna som i eller i anslutning till dessa regioner. Satsningen är ett led i regeringens arbete med att öka konkurrenskraften för järnvägen och därmed bidra till att flytta gods- och persontransporter från väg till järnväg. Satsningen föreslås uppgå till 200 miljoner kronor 2017.

Stadsmiljöavtal

Regeringen föreslår en utökning av den tidigare satsningen på stadsmiljöavtal uppgående till två miljarder kronor under en fyraårsperiod som regeringen lanserade 2015. Satsningen utökas med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018. Utöver stöd till investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och i anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik som satsningen hittills omfattat ska stadsmiljöavtalen från och med 2017 även omfatta insatser för ökat cyklande.

Drift och underhåll av transportsystemet

Ett väl fungerande och hållbart transportsystem förutsätter att drift och underhåll planeras och genomförs i rätt tid och omfattning samt med rätt metoder och material. Hur drift och underhållsverksamheten bedrivs har betydelse inte bara för transportsystemets funktion utan även för möjligheterna att nå miljömålen

Ett robust transportsystem ska kunna klara av både väntade och oväntade händelser och störningar till följd av klimatförändringar, trängsel, fordonsfel, olyckor och fel eller skador på infrastrukturen. Sverige har under många år satsat för lite resurser på underhåll av järnvägssystemet. Det har bidragit till den störningsproblematik som systemet dras med. Trafikverket har inom järnvägsunderhåll använt en stor andel av anslagna medel för att avhjälpa fel på bekostnad av det förebyggande underhållet. I längden innebär en sådan strategi samhällsekonomiska förluster. Regeringen genomför därför satsningar på underhåll och reinvesteringar för att minska trafikstörningar och andra problem som förorsakar samhället och näringslivet stora kostnader. Underhåll av infrastrukturen är även avgörande för att värna om nyttan av redan genomförda investeringar.

Inom järnvägsunderhållet genomfördes en satsning om 620 miljoner kronor under 2015 och åren därefter 1 240 miljoner kronor per år under perioden 2016–2018. I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2016 genomfördes därutöver ytterligare fortsatta satsningar på järnvägsunderhållet med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 med inriktning på järnvägar i landsbygd. Inom vägunderhåll genomfördes en motsvarande satsning om 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019 som inriktas på åtgärder för bärighet och tjälsäkring vilket är viktiga åtgärder för vägnätet på landsbygden.

Regeringen ser behov av att fortsatt identifiera åtgärder som ytterligare kan förbättra järnvägens funktionssätt. Underhållet måste organiseras så att största möjliga nytta uppnås av de medel som anslås. Regeringen har därför i maj 2016 uppdragit åt Trafikverket att genomföra en fördjupad utredning och redogöra för möjliga åtgärder i syfte att uppnå väl fungerande och effektiva transporter på järnväg samt att staten ska ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av järnvägsunderhållet.

3.5.2 Strategiska områden som bidrar till regeringens övergripande mål för sysselsättning och miljö

Sysselsättningskapande åtgärder

Regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020. Detta ska uppnås genom fler sysselsatta och fler arbetade timmar. Färre personer i långvarig arbetslöshet bidrar till att målet kan nås. Trafikverket är en mycket stor beställare av tjänster och entreprenader och kan därför ha goda förutsättningar som beställare att genom upphandling påverka branschaktörer till att också anställa arbetslösa personer som har svårt att komma in på arbetsmarknaden. Regeringen uppdrog i juni 2015 åt Trafikverket att vid offentlig upphandling arbeta för ökad sysselsättning för personer som har svårt att komma in på arbetsmarknaden. En redogörelse för vilka åtgärder Trafikverket vidtagit i sin upphandlingsverksamhet lämnades i en rapport till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 15 november 2015.

Med utgångspunkt i förslagen i rapporten har Trafikverket i sin verksamhet genomfört en modell för att ställa krav på leverantörerna att personer som har svårt att komma in på arbetsmarknaden ska ges sysselsättning i entreprenader som Trafikverket upphandlar. Denna grupp innefattar även personer som behöver en lärlingsplats eller praktikplats inom ramen för utbildning eller har en sysselsättning som inte motsvarar den utbildning och/eller kompetens personen har och som kan matchas till en tjänst i kontrakten. Arbetsförmedlingen har avsatt resurser på sina regionala kontor för att samarbeta med utsedda leverantörer.

Trafikverket gör bedömningen att det kan resultera i mellan 200 och 1 500 extra praktikplatser eller anställningar per år.

Trafikverket ska inom ramen för underhållsverksamheterna för väg och järnväg genomföra en särskild satsning på slyröjning och främjande av biologisk mångfald m.m. Inom ramen för denna satsning ska Trafikverket ställa krav på att entreprenörer som upphandlas ska ge sysselsättning till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden och samtidigt minska risken för störningar och öka trafiksäkerheten. Därmed bidrar åtgärderna till enkla men värdefulla förbättringar av infrastrukturen och miljön. Andra verksamheter som kan omfattas av satsningen

kan vara uppstädning kring bangårdar, manuell ogräs- och vegetationsbekämpning eller inventeringar av trummor, artrika vägkanter, dräneringar (väg) eller andra personalintensiva underhållsåtgärder. Kostnaderna som belastar Trafikverket är i huvudsak för arbetsledning, maskiner och andra omkostnader. Genom att använda de möjligheter som finns till subventionerade anställningar inom arbetsmarknadspolitiken kan kostnaderna för entreprenörerna minska samtidigt som sysselsättning ökas bland de som står långt ifrån arbetsmarknaden.

Ordning och reda i transportbranschen

Både inom flyg-, taxi- och åkeribranschen förekommer problem med osund konkurrens. Det innebär både att arbetstagare får dåliga arbetsvillkor och att seriösa företag, som bl.a. betalar avtalsenliga löner och betalar rätt skatter, riskerar att konkurreras ut.

För att skapa ordning och reda i transportbranschen krävs politiskt arbete såväl på nationell nivå som i EU.

För att anpassa regelverken för taxibranschen till ny teknik och skapa en bättre fungerande taxiverksamhet har regeringen tillsatt utredningen Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning (dir. 2015:81).

Åtgärder som underlättar hindrande av fortsatt färd efter beslut om detta, och en hög sanktionsavgift för brott mot EU:s regler för gränsöverskridande lastbilstrafik, innebär att det nu finns mer kraftfulla verktyg för att försvåra för illegal lastbilstrafik.

Regeringen har även aktivt drivit frågorna om ordning och reda på vägarna inom EU-arbetet. Under 2017 väntas EU-kommissionen presentera ett vägtransportpaket. Regeringen kommer vara aktiv i arbetet kring vägtransportpaketet och prioriterar att det ska främja ökad regel efterlevnad och schysta arbetsvillkor.

För att uppnå schysta villkor och motverka osund konkurrens krävs även en effektiv kontroll och uppföljning av lagar och regler ute på vägarna.

För att motverka osund konkurrens i transportbranschen avser regeringen att ge Polismyndigheten i uppdrag att vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotage transporter.

Regeringen gör en särskild satsning på flygande inspektioner av nyttofordon, delvis

mot bakgrund av nya EU-regler om flygande inspektioner vid vägkanten. Regeringen avsätter 10,7 miljoner kronor årligen för detta.

Även i regeringens kommande flygstrategi är rättvisa villkor och sund konkurrens en viktig del.

Arbetet med ordning och reda i transportbranschen har också betydelse för att nå regeringens mål för trafiksäkerhet och att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan.

Hållbar sjöfart

För att upprätthålla positionen som ett handels- och industriland behöver Sverige en väl fungerande sjöfartssektor.

Regeringen lade under året fram en proposition om införande av ett svenskt tonnageskattningssystem (prop. 2015/16:127). Syftet är att öka andelen svenskregistrerade fartyg i den svenska handelsflottan. Svenskregistrerade fartyg ökar tillgången på praktikplatser för sjöfartsstudenter och bidrar också till ökad sysselsättning för bl.a. svenska sjömän samt kan även stärka hela den maritima sektorn i Sverige.

Sjöfarten har ett antal utmaningar på miljö- och klimatområdet. Regeringen ser det arbete som bedrivs inom EU och FN:s sjöfartsorganisation IMO som avgörande för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan.

Sjöfartens utsläpp av kväveoxider måste minska. Inom några år kan ett s.k. NECA-område för sjöfartens kväveoxidutsläpp bildas i Östersjön och Nordsjön. Regeringen har därför uppdragit åt Trafikanalys att utreda kostnader och andra möjliga konsekvenser av inrättande av ett NECA-område.

Nystart för nollvisionen

Svenskt trafiksäkerhetsarbete är framgångsrikt i att minska antalet omkomna och skadade i trafiken. Den svenska modellen för trafiksäkerhetsarbetet, nollvisionen, har fångat omvärldens intresse. Det bidrar till Sveriges goda rykte internationellt och skapar förutsättningar för svensk export. En ambitiös politik för trafiksäkerhet innebär också ökade möjligheter för innovationer.

Allt framgångsrikt arbete bör dock ses över med jämna mellanrum, och det finns både ut-

maningar och möjligheter för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. En utmaning är t.ex. att vissa typer av viltolyckor ökar. Ett aktivt trafiksäkerhetsarbete med bl.a. fokus på rätt hastigheter kan också innebära minskade luftföroreningar och minskat buller. Regeringen har därför tagit initiativ för att stärka trafiksäkerhetsarbetet inom alla trafikslag. I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Det handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att använda befintliga resurser och verktyg mer effektivt. Regeringen pekar ut inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, vilken blir vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet. Förutom att stärka redan etablerade och fungerande åtgärder och verksamheter som syftar till att skapa säker trafik pekas ett par områden ut där nya insatser bedöms som särskilt viktiga.

Som ett led i Nystart för nollvisionen avser regeringen också att säkerställa och förtydliga roller och ansvar kopplat till trafiksäkerhetsarbetet hos berörda statliga myndigheter.

Att utveckla nya användningsområden och arbetsmetoder och att genomföra trafiksäkerhetsteknik, bl.a. för kontroll av nykterhet är ett framgångskoncept för att nå målen om en nykter trafik. Som en del i det förebyggande arbetet mot rattfylleri fattade regeringen den 14 april 2016 beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om, och senast den 31 oktober 2016 lämna förslag till hur ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller, s.k. alkobommar, i tre till fem hamnar i Sverige lämpligast ska genomföras.

Transportforskning

Samverkansprogrammet för nästa generations resor och transporter inkluderar alla trafikslag och har ett övergripande perspektiv där alla trafikslag samverkar för att lösa kvinnors och mäns resor och behov av transporter av gods.

Genom digitalisering, nya drivmedel och miljövänligare transportslag kan Sverige minska sin klimatpåverkan och öka exporten.

Cykelstrategi

Regeringen vill stimulera långsiktigt hållbara transportlösningar såsom bl.a. gång och cykel. En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätort samt bidra till en bättre folkhälsa.

Regeringen har genom en bred och nära dialog med kommuner, intresseorganisationer, myndigheter och andra berörda aktörer under 2016 arbetat med att ta fram en nationell cykelstrategi med syftet att främja en ökad och säker cykling. Strategin ska fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet.

Cyklister är en heterogen grupp kvinnor och män i olika åldrar och faser i livsskedet. De har olika resvanor, behov och förutsättningar. Det är angeläget att samhällsplaneringen främjar en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart transportsystem med goda möjligheter att använda cykeln som färdmedel.

Det fortsatta arbetet för en ökad och säker cykling bör främja en mer funktionell och användarvänlig infrastruktur. Det handlar både om att förbättra den befintliga infrastrukturen och om att skapa nya cykelförbindelser med utgångspunkt i olika cyklistgruppers behov. Här spelar kommunsektorn en avgörande roll som huvudman för den lokala infrastrukturen. För att cykling ska bli ett mer attraktivt transportmedel behöver det också bli säkrare att cykla. Cyklisters säkerhet är därför en av de största utmaningarna inom regeringens intensifierade arbete för trafiksäkerheten.

Flygstrategi

Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att ta fram en svensk flygstrategi som kommer att behandla flygets roll i transportsystemet. Utgångspunkterna för arbetet är de transportpolitiska målen och regeringens mål om EU:s lägsta arbetslöshet 2020.

Strategin ska främja ett bättre utnyttjande av befintliga resurser samt en bättre samordning mellan olika sektorsområden för att nå gemensamma mål.

Strategin ska tas fram i dialog med berörda aktörer. Regeringens avsikt är att fatta beslut om strategin under hösten 2016.

3.6 Budgetförslag

3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.19 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

| | | | | |
|-------------|----------------|-------------------------|------------------|------------|
| 2015 | Utfall | 19 490 526 | Anslags-sparande | 1 320 734 |
| 2016 | Anslag | 23 507 145 ¹ | Utgifts-prognos | 21 631 014 |
| 2017 | Förslag | 24 107 726 | | |
| 2018 | Beräknat | 24 754 302 ² | | |
| 2019 | Beräknat | 25 274 098 ³ | | |
| 2020 | Beräknat | 25 687 892 ⁴ | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 24 729 572 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 24 846 734 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 24 664 323 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

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

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

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. Enligt avtalet ska staten bidra med statlig medfinansiering till tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm.

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

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligrättsliga avgifter inklusive avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, bron över Motalaviken på riksväg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på väg E4. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjerederiet. Utgångspunkten för Färjerederiet är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Trafikverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem

för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Trafikverket beslutar efter samråd med Ekonomistyrningsverket om prissättningen för uppdragsverksamheten. Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster:

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

I tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas innefattar endast trafikavgifter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter, för uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvärme och specialtransporter ingår inte. Trafikverket uppskattar intäkterna från andra avgifter till 190 miljoner kronor 2017 och till 190 miljoner kronor 2018. Av dessa bedöms intäkterna från kvalitetsavgifter vara 140 miljoner kronor 2017 och 140 miljoner kronor 2018. Trafikverkets kostnader för betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från, i tågplan och i trafikeringsavtal, fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket belastar anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 180 miljoner kronor 2017 och 180 miljoner kronor 2018. Utöver de medel som framgår av tabellen disponerar Trafikverket medel som Transportstyrelsen erhåller från skyltavgifter för personliga registreringsskyltar till fordon. Medlen används främst för trafiksäkerhetsändamål. Intäkterna för 2016 beräknas uppgå till 11,8 miljoner kronor.

Tabell 3.20 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

| | 2017 | 2018 |
|---|-----------|-----------|
| Färjerederiet | | |
| Intäkter | 90 000 | 92 000 |
| Kostnader efter finansnetto | 87 250 | 89 000 |
| Resultat efter finansnetto | 2 750 | 3 000 |
| Kostnadstäckning i procent | 103 | 103 |
| Övriga avgifter för uppdragsverksamhet¹ | | |
| Intäkter | 2 288 100 | 2 290 100 |
| Kostnader | 2 257 400 | 2 263 800 |
| Resultat | 30 700 | 26 300 |
| Kostnadstäckning i procent | 101 | 101 |
| Svinesundsförbindelsen | | |
| Intäkter | 87 000 | 87 000 |
| Kostnader | 87 000 | 87 000 |
| Resultat | 0 | 0 |
| Kostnadstäckning i procent | 100 | 100 |
| Riksväg 50 Motala | | |
| Intäkter | 15 000 | 16 000 |
| Kostnader | 15 000 | 16 000 |
| Resultat | 0 | 0 |
| Kostnadstäckning i procent | 100 | 100 |
| E 4 Sundsvall | | |
| Intäkter | 42 000 | 49 000 |
| Kostnader | 42 000 | 49 000 |
| Resultat | 0 | 0 |
| Kostnadstäckning i procent | 100 | 100 |
| Förarprovsavgifter | | |
| Intäkter | 458 000 | 458 000 |
| Kostnader | 416 000 | 434 000 |
| Resultat | 42 000 | 24 000 |
| Kostnadstäckning i procent | 110 | 106 |
| Banavgifter | | |
| Intäkter | 1 664 000 | 1 784 000 |
| Kostnader | 1 664 000 | 1 784 000 |
| Resultat | 0 | 0 |
| Kostnadstäckning i procent | 100 | 100 |
| Sjöfartsstöd | | |
| Intäkter | 1 000 | 1 000 |
| Kostnader | 1 000 | 1 000 |
| Resultat | 0 | 0 |
| Kostnadstäckning i procent | 100 | 100 |
| Trafikverksskolan (Utbildning) | | |
| Intäkter | 60 200 | 64 400 |

| | | |
|------------------------------------|--------|--------|
| Kostnader | 58 100 | 62 200 |
| Resultat | 2 100 | 2 200 |
| Kostnadstäckning i procent | 104 | 104 |
| Fordonsresurser² | | |
| Intäkter | 92 000 | 92 000 |
| Kostnader | 56 250 | 57 000 |
| Resultat | 35 750 | 35 000 |
| Kostnadstäckning i procent | 164 | 161 |

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

² Fordonsresurser innefattar även kostnader och intäkter för Trafikverkets museiverksamhet.

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.21.

Tabell 3.21 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

| | 2017 | 2018 |
|------------------------------------|------------|------------|
| Offentligrättsliga avgifter | | |
| Intäkter | 20 000 | 20 000 |
| Kostnader | 20 000 | 20 000 |
| Resultat | 0 | 0 |
| Kostnadstäckning i procent | 100 | 100 |

Investeringsplan för Trafikverket

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

Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande beräknas uppgå till 24 105 miljoner kronor under 2017, se tabell 3.22.

Tabell 3.22 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Beräknat 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|--|----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Anskaffning och utveckling av nya investeringar | | | | | | |
| Järnvägsinvesteringar | 11 595 | 10 964 | 8 383 | 10 471 | 10 874 | 14 563 |
| Järnväg – nationell plan | 11 189 | 10 388 | 7 913 | 9 978 | 10 670 | 14 212 |
| <i>varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg</i> | <i>381</i> | <i>349</i> | <i>239</i> | <i>440</i> | <i>897</i> | <i>1 220</i> |
| Järnväg – regional plan | 406 | 576 | 470 | 493 | 204 | 351 |
| Väginvesteringar | 6 652 | 8 664 | 11 559 | 14 212 | 15 742 | 15 266 |
| Väg – nationell plan | 4 675 | 6 372 | 9 304 | 11 872 | 13 709 | 13 500 |
| <i>varav objekt finansierade med trängselskatt i Stockholm</i> | <i>867</i> | <i>579</i> | <i>2 263</i> | <i>3 906</i> | <i>5 841</i> | <i>7 610</i> |
| <i>varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg</i> | <i>291</i> | <i>619</i> | <i>605</i> | <i>466</i> | <i>27</i> | <i>966</i> |
| Väg – regional plan | 1 977 | 2 292 | 2 255 | 2 340 | 2 033 | 1 766 |
| Summa utgifter för anskaffning och utveckling | 18 247 | 19 628 | 19 942 | 24 683 | 26 616 | 29 829 |
| <i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i> | | | | | | |
| Järnvägsanläggningar | 10 876 | 10 521 | 8 055 | 10 052 | 10 439 | 13 981 |
| Vägsanläggningar | 6 479 | 8 448 | 11 269 | 13 814 | 15 585 | 15 114 |
| Finansiering | | | | | | |
| Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur | 14 395 | 15 551 | 15 192 | 17 352 | 17 691 | 17 993 |
| Anslaget 1:10 EU-stöd TEN | 123 | 184 | 422 | 84 | 5 | 0 |
| Anslaget 1:11 Trängselskatt Stockholm | 867 | 579 | 2 263 | 847 | 826 | 818 |
| Anslaget 1:14 Trängselskatt Göteborg | 672 | 968 | 844 | 906 | 924 | 948 |
| Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret) | 242 | 172 | 172 | 3 365 | 5 587 | 8 392 |
| Förskotteringslån | 211 | -232 | -21 | 25 | -354 | -237 |
| Medfinansiering | 1 737 | 2 406 | 1 070 | 2 104 | 1 937 | 1 915 |
| Summa finansiering av anskaffning och utveckling | 18 247 | 19 628 | 19 942 | 24 683 | 26 616 | 29 829 |
| Vidmakthållande av befintliga investeringar | | | | | | |
| Reinvesteringar i järnvägar | 2 115 | 2 345 | 2 406 | 2 254 | 3 960 | 4 860 |
| Reinvesteringar i vägar | 1 794 | 1 983 | 1 757 | 1 840 | 2 909 | 2 924 |
| <i>varav bärighet och tjälsäkring</i> | <i>1 794</i> | <i>1 383</i> | <i>1 186</i> | <i>1 171</i> | <i>1 223</i> | <i>1 243</i> |
| Summa utgifter för vidmakthållande | 3 909 | 4 328 | 4 163 | 4 094 | 6 869 | 7 784 |
| <i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i> | | | | | | |
| Järnvägsanläggningar | 2 090 | 2 345 | 2 406 | 2 254 | 3 960 | 4 860 |
| Vägsanläggningar | 1 721 | 1 983 | 1 693 | 1 808 | 2 877 | 2 924 |
| Beredskapstillgångar | 32 | 0 | 64 | 32 | 32 | 0 |
| Finansiering | | | | | | |
| Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur | 3 542 | 3 978 | 4 022 | 3 700 | 6 475 | 7 390 |
| Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret) | 367 | 350 | 141 | 394 | 394 | 394 |
| Summa finansiering av vidmakthållande | 3 909 | 4 328 | 4 163 | 4 094 | 6 869 | 7 784 |

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 000 000 000 kronor 2018–2050.

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 medel

stora och stora byggprojekt, som t.ex. Citybanan i Stockholm, Västlänken i Göteborg samt Ostlänken mellan Järna och Linköping. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 000 000 000 kronor 2018–2050.

Tabell 3.23 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020–2050 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Ingående åtaganden | 89 284 000 | 84 906 004 | 84 438 000 | | | |
| Nya åtaganden | 7 199 004 | 16 431 000 | 27 568 000 | | | |
| Infriade åtaganden | -11 577 000 | -16 899 004 | -19 280 000 | -20 836 000 | -16 215 000 | -55 675 000 |
| Utestående åtaganden | 84 906 004 | 84 438 000 | 92 726 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 94 800 000 | 91 600 000 | 93 000 000 | | | |

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2017 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 42 800 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter belastar också låneramen. Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.24 (beräknad nettoupplåning) innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda inbesparade driftsmedel från färjetrafiken. Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade både i Sverige och i Norge. De två staternas regeringar är nu överens om att alla betalstationer ska lokaliseras till den norska delen av den nya Svinesundsförbindelsen och att avgifter ska tas ut med stöd av automatiska betalstationer. Av denna anledning undertecknade regeringen under 2015 ett nytt avtal med den norska regeringen avseende den nya Svinesundsförbindelsen. Det nya avtalet är ett konsoliderat avtal som ersätter det ursprungliga avtalet från 2002. De svenska lånen för

Svinesundsförbindelsen beräknas vara slutamorterade 2022.

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

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (dnr N2014/01779/TE, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2014–2025 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Det gäller de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen respektive Västsvenska infrastrukturpaketet delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 53 000 miljoner kronor i enlighet med den av riksdagen beslutade planeringsramen⁵ för sådana investeringar. I detta inkluderas även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

Låneramen 2016 för ovan angivna ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 42 800 miljoner

⁵ Planeringsramen i 2013 års prisnivå för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter som beslutades med anledning av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) ska uppgå till 53 000 miljoner kronor för perioden 2010–2029 och komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2014–2025 som uppgår till 522 000 miljoner kronor i 2013 års prisnivå.

kronor. I tabell 3.24 redovisas Trafikverkets nettoupplåning med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering. I tabell 3.25 redovisas den ackumulerade skulden 2015–2025, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.24.

Tabell 3.24 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån 2015–2025

Miljoner kronor

| | Skuld 2015- 12-31 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2025- 12-31 |
|--|-------------------------|-------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Broinvesteringar | 47 | -8 | -8 | -7 | -6 | -2 | -2 | -1 | -1 | -1 | -1 | 10 |
| E6 Svinesunds- förbindelse | 427 | -51 | -54 | -57 | -59 | -62 | -66 | -67 | -11 | 0 | 0 | 0 |
| E6 Svinesundsför- bindelse, Tullstation | 53 | -53 | | | | | | | | | | |
| Prioriterade vägprojekt | 4 603 | -240 | -240 | -240 | -240 | -240 | -243 | -240 | -240 | -240 | -240 | 2 200 |
| E 4 Sundsvall | 1 360 | -47 | -28 | -33 | -22 | -19 | -21 | -24 | -26 | -28 | -32 | 1 080 |
| Rv 50 Motala–Mjölby | 481 | -9 | -2 | -2 | -3 | -4 | -4 | -5 | -5 | -4 | -6 | 437 |
| Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 347 | 43 | 71 | 181 | 179 | 338 | 1 159 |
| Investeringar i Stock- holmsregionen | 0 | 0 | 0 | 3 059 | 5 015 | 6 792 | 4 774 | 2 438 | 1 270 | 1 119 | 2 875 | 27 342 |
| Skurubron | 0 | 0 | 0 | 134 | 400 | 190 | -20 | -21 | -22 | -23 | -26 | 612 |
| El- och teleanläggningar | 5 121 | 280 | 58 | 288 | 266 | 243 | 219 | 196 | 175 | 152 | -12 | 6 986 |
| Prioriterade järnvägsprojekt | 14 893 | -266 | -617 | -617 | -617 | -617 | -617 | -617 | -617 | -617 | -617 | 9 074 |
| Västsvenska infrastrukturpaketet (bana) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 891 | 250 | 644 | 949 | 937 | 824 | 4 495 |
| Botniabanan | 14 522 | -429 | -429 | -429 | -429 | -429 | -429 | -429 | -429 | -429 | -429 | 10 232 |
| Summa | 41 507 | -823 | -1 320 | 2 096 | 4 305 | 7 090 | 3 884 | 1 945 | 1 224 | 1 045 | 2 674 | 63 627 |

Tabell 3.25 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån 2015–2025

Miljoner kronor

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Broinvesteringar | 47 | 39 | 31 | 24 | 18 | 16 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 |
| E6 Svinesunds- förbindelse | 427 | 376 | 322 | 265 | 206 | 144 | 78 | 11 | 0 | 0 | 0 |
| E6 Svinesundsför- bindelse, Tullstation | 53 | | | | | | | | | | |
| Prioriterade vägprojekt | 4 603 | 4 363 | 4 123 | 3 883 | 3 643 | 3 403 | 3 160 | 2 920 | 2 680 | 2 440 | 2 200 |
| E 4 Sundsvall | 1 360 | 1 313 | 1 285 | 1 252 | 1 230 | 1 211 | 1 190 | 1 166 | 1 140 | 1 112 | 1 080 |
| Rv 50 Motala–Mjölby | 481 | 472 | 470 | 468 | 465 | 461 | 457 | 452 | 447 | 443 | 437 |
| Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 347 | 390 | 461 | 642 | 821 | 1 159 |
| Investeringar i Stockholmsregionen | 0 | 0 | 0 | 3 059 | 8 074 | 14 866 | 19 640 | 22 078 | 23 348 | 24 467 | 27 342 |
| Skurubron | 0 | 0 | 0 | 134 | 534 | 724 | 704 | 683 | 661 | 638 | 612 |
| El- och teleanläggningar | 5 121 | 5 401 | 5 459 | 5 747 | 6 013 | 6 256 | 6 475 | 6 671 | 6 846 | 6 998 | 6 986 |
| Prioriterade järnvägsprojekt | 14 893 | 14 627 | 14 010 | 13 393 | 12 776 | 12 159 | 11 542 | 10 925 | 10 308 | 9 691 | 9 074 |
| Västsvenska infrastrukturpaketet (bana) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 891 | 1 141 | 1 785 | 2 734 | 3 671 | 4 495 |
| Botniabanan | 14 522 | 14 093 | 13 664 | 13 235 | 12 806 | 12 377 | 11 948 | 11 519 | 11 090 | 10 661 | 10 232 |
| Summa | 41 507 | 40 684 | 39 364 | 41 460 | 45 765 | 52 855 | 56 739 | 58 684 | 59 908 | 60 953 | 63 627 |

Kostnaden för räntor och amortering av lån för prioriterade infrastrukturobjekt, el- och teleanläggningar samt Botniabanan belastar anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. I tabell 3.26 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet för 2015–2025 för dessa kostnader.

Kostnader för räntor och amortering av lån för dels de projekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen och Västsvenska infra-

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

Vid beräkningen av anslagsbehovet har en kalkylränta på 1,90 procent, 2,60 procent, respektive 3,20 procent använts för åren 2017, 2018 respektive 2019. Från 2020 och framåt har en kalkylränta på 4,20 procent använts.

Tabell 3.26 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar 2015–2025

Miljoner kronor

| | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lån i Riksgäldskontoret | | | | | | | | | | | |
| Räntor vägar | 66 | 65 | 80 | 105 | 120 | 150 | 140 | 130 | 120 | 110 | 100 |
| Amorteringar vägar | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 | 240 |
| Räntor järnvägar | 300 | 284 | 335 | 326 | 357 | 407 | 443 | 498 | 534 | 589 | 571 |
| Amorteringar järnvägar | 488 | 509 | 872 | 895 | 917 | 940 | 963 | 985 | 1 008 | 1 030 | 1 047 |
| Räntor Botniabanan | 203 | 162 | 260 | 344 | 410 | 517 | 508 | 481 | 472 | 445 | 436 |
| Amorteringar Botniabanan | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 | 429 |
| Räntor Arlandabanan Villkorslån | 17 | 21 | 19 | 26 | 32 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 | 42 |
| Hyra matarledningar | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 |
| Total anslagsbelastning | 1 758 | 1 725 | 2 250 | 2 380 | 2 520 | 2 740 | 2 780 | 2 820 | 2 860 | 2 900 | 2 880 |

Regeringens överväganden

Utökade resurser till utveckling av det statliga transportsystemet

Regeringen avser att under hösten 2016 lämna en infrastrukturproposition till riksdagen som avser planperioden 2018–2029 och de ekonomiska ramarna för dessa år. Perioden 2018–2020 ingår sålunda i den kommande planperioden och kommer att beskrivas närmare i den kommande infrastrukturpropositionen. Regeringen har i denna proposition beräknat att utvecklings- och vidmakthållandeanslagen kommer att ökas med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning har anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt ökats med 1 000 miljoner kronor 2020.

Närtidssatsning på järnväg

Regeringen föreslår en särskild satsning under 2017 för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägs-systemet som förbättrar kapacitet och robusthet i transportsystemet. Det handlar om kapacitetshöjande åtgärder såväl utanför de större stor-stadsregionerna som i eller i anslutning till dessa regioner. Satsningen är ett led i regeringens arbete med att öka konkurrenskraften för järnvägen och därmed bidra till att flytta gods- och persontransporter från väg till järnväg. Satsningen föreslås uppgå till 200 miljoner kronor 2017. Regeringen föreslår därför att anslaget

1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 200 000 000 kronor 2017.

Stadsmiljöavtal

Regeringen föreslår en utökning av den tidigare satsningen på stadsmiljöavtal uppgående till två miljarder kronor under en fyraårsperiod som regeringen lanserade 2015. Satsning utökas med 250 miljoner kronor 2017 och 500 miljoner kronor 2018. Utöver stöd till investeringar i anläggningar för kollektivtrafik och i anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik som satsningen hittills omfattat ska stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2017 även omfatta insatser för ökat cyklande. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med 250 000 000 kronor 2017 och 500 000 000 kronor 2018.

Alkolås

Transportstyrelsen rekviderar i dag medel som motsvarar den avgift som myndigheten annars skulle ha tagit ut för verksamhet som avser ärenden om körkort med villkor om alkolås enligt körkortslagen (1998:488), eller deltagande i försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse enligt övergångsbestämmelser i körkortslagen, i enlighet med de nu upphävda bestämmelserna i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Regeringen anser att denna verksamhet fr.o.m. 2017 ska finansieras inom ramen för Transportstyrelsens verksamhet. Regeringen föreslår mot

denna bakgrund att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 15 000 000 kronor från 2017.

Fjärde järnvägspaketet

Inom järnvägsområdet är flera förändringar av det internationella regelverket aktuella, vilket får följdverkningar på det svenska regelgivningsarbetet. Bland annat ska det s.k. fjärde järnvägspaketet genomföras i svensk rätt. För Transportstyrelsens del innebär förändringarna ett mer omfattande regelutvecklingsarbete än normalt under perioden 2017 och 2018. Arbetet finansieras genom att anslagsmedlen för utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med 10 000 000 kronor per år 2017 och 2018. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 10 000 000 kronor per år 2017 och 2018.

Trafikavtal

För perioden 2017–2020 beräknas kostnaderna för anslaget 1:7 *Trafikavtal* tillfälligt öka med 49 000 000 kronor per år för att upprätthålla nuvarande tillgänglighetsnivå. Främsta orsaken till detta är att nya Gotlandsavtalet, som löper från februari 2017, är ca 100 miljoner kronor dyrare per år än det nuvarande avtalet. En stor del av ökningen klaras inom anslagsramen. Hela ökningen är dock inte möjlig att hantera utan att det i det korta perspektivet påverkar tillgängligheten i landet negativt. Finansiering föreslås ske genom att anslaget utveckling av statens transportinfrastruktur tillfälligt minskas med 49 000 000 kronor per år under perioden 2017–2020. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* tillfälligt minskas med 49 000 000 kronor per år under perioden 2017–2020.

World Maritime University (WMU)

Sverige är värdland för Världssjöfarts-universitetet (World Maritime University, WMU).

WMU har en viktig uppgift i arbetet med att höja kompetensen i utvecklingsländerna och skapa förutsättningar för utvecklingsländerna att genomföra konventioner framtagna inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO). För att ytterligare stärka WMU:s arbete, som bl.a. varit framgångsrikt i att öka kvinnors möjlighet att nå ledande positioner inom det maritima området, anser regeringen att det bör satsas ytterligare 3 200 000 kronor. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 3 200 000 kronor per år fr.o.m. 2017 och tillförs anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet*.

Alternativa drivmedel

Regeringen överlämnade i juni 2016 propositionen 2015/16:186 Gemensamma standarder vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel till riksdagen. I propositionen föreslås hur de delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som förutsätter lagreglering ska genomföras i svensk rätt. Lagförslaget innebär bl.a. att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på installationer för alternativa drivmedel, avgifter för laddning av elfordon och information till användare. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:1 *Energimyndigheten* inom utgiftsområde 21 Energi tillförs medel om 500 000 kronor per år från 2017 och att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* tillförs medel om 500 000 kronor per år från 2017. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 1 000 000 kronor.

Förslag och beräkningar

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

Tabell 3.27 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Budget 2016 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Större investeringar i nationell plan ¹ | 10 712 028 | 12 367 779 | 11 276 843 | 13 024 802 | 13 994 621 | 15 585 942 | 16 496 703 |
| Väginvesteringar | 2 367 853 | 3 808 005 | 3 543 697 | 4 249 749 | 5 619 231 | 6 334 815 | 5 083 338 |
| Järnvägsinvesteringar | 8 268 722 | 8 265 189 | 7 546 786 | 8 319 529 | 7 984 663 | 8 791 816 | 11 413 365 |
| Sjöfartsinvesteringar | 75 453 | 243 617 | 186 360 | 405 000 | 341 438 | 409 400 | 0 |
| Luftfartsinvesteringar | 0 | 50 968 | 0 | 50 524 | 49 289 | 49 911 | 0 |
| Övriga investeringar | 2 269 234 | 3 615 895 | 3 353 878 | 3 162 130 | 3 332 194 | 2 164 125 | 1 619 976 |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | 1 998 197 | 3 115 294 | 2 786 148 | 2 412 130 | 2 333 125 | 2 164 125 | 1 619 976 |
| Kollektivtrafiksatsning | 271 037 | 500 601 | 567 730 | 750 000 | 999 069 | 0 | 0 |
| Investeringar i regional plan | 2 958 491 | 3 219 534 | 3 446 145 | 3 181 042 | 2 821 267 | 2 856 887 | 2 883 491 |
| Övrig verksamhet | 1 790 470 | 1 831 152 | 1 851 720 | 1 902 088 | 1 821 810 | 1 850 657 | 1 876 528 |
| Planering, stöd och myndighetsutövning | 1 010 369 | 999 372 | 1 015 606 | 1 106 620 | 1 032 391 | 1 053 537 | 1 066 464 |
| Forskning och innovation | 304 276 | 349 780 | 354 114 | 343 468 | 338 419 | 346 120 | 351 064 |
| Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet | 475 825 | 482 000 | 482 000 | 452 000 | 451 000 | 451 000 | 459 000 |
| Räntor och återbetalning av lån ² | 1 758 169 | 2 470 591 | 1 700 234 | 2 835 471 | 2 782 215 | 2 814 256 | 2 808 910 |
| Räntor och återbetalning av lån för vägar | 306 112 | 434 128 | 300 621 | 412 718 | 381 428 | 396 947 | 396 696 |
| Räntor och återbetalning av lån för järnvägar | 1 452 057 | 2 036 463 | 1 399 613 | 2 422 753 | 2 400 787 | 2 417 309 | 2 412 214 |
| Kammarkollegiets disposition | 2 134 | 2 194 | 2 194 | 2 193 | 2 195 | 2 231 | 2 284 |
| Summa | 19 490 526 | 23 507 145 | 21 631 014 | 24 107 726 | 24 754 302 | 25 274 098 | 25 687 892 |

¹ Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 50 miljoner kronor.² Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 4,0 procent. Den preliminära beräkningen av tilldelning av medel till den aktuella anslagsposten baseras därmed på en högre kalkylränta än den som använts vid beräkning av anslagsbehovet i tabell 3.26. Regeringen menar att det finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån för att kunna hantera eventuella räntehöjningar.**Tabell 3.28 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Anvisat 2016¹ | 23 454 645 | 23 454 645 | 23 454 645 | 23 454 645 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | -281 429 | -258 256 | 117 151 | 680 259 |
| Beslut | 934 510 | 1 557 912 | 1 702 301 | 1 552 987 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | 1 | 1 | 1 |
| Förslag/beräknat anslag | 24 107 726 | 24 754 302 | 25 274 098 | 25 687 892 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 24 107 726 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 24 754 302 000 kronor, 25 274 098 000 kronor respektive 25 687 892 000 kronor.

3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.29 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

| | | | | |
|-------------|----------------|-------------------------|----------------------|------------|
| 2015 | Utfall | 20 705 980 | Anslags- sparande | 712 723 |
| 2016 | Anslag | 20 473 147 ¹ | Utgifts- prognos | 21 078 551 |
| 2017 | Förslag | 21 556 141 | | |
| 2018 | Beräknat | 21 025 775 ² | | |
| 2019 | Beräknat | 23 308 194 ³ | | |
| 2020 | Beräknat | 24 405 727 ⁴ | | |

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 21 004 770 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 22 914 072 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 23 433 247 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringskostnader för detta,
- kommunikationer till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik,
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, och

- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät.

Kompletterande information

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 23 500 000 000 kronor 2018–2021.

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

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

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

försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 23 500 000 000 kronor 2018–2021.

Tabell 3.30 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020–2021 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Ingående åtaganden | 17 134 400 | 17 463 500 | 24 645 000 | | | |
| Nya åtaganden | 9 274 500 | 15 619 000 | 9 329 000 | | | |
| Infriade åtaganden | -8 945 400 | -8 437 500 | -10 878 000 | -5 222 000 | -5 073 000 | -12 801 000 |
| Utestående åtaganden | 17 463 500 | 24 645 000 | 23 096 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 18 008 000 | 25 000 000 | 23 500 000 | | | |

Regeringens överväganden

Utökade resurser till vidmakthållande av det statliga transportsystemet

Regeringen avser att under hösten 2016 lämna en infrastrukturproposition till riksdagen som avser planperioden 2018–2029 och de ekonomiska ramarna för dessa år. Perioden 2018–2020 ingår sålunda i den kommande planperioden och kommer att beskrivas närmare i den kommande infrastrukturpropositionen. Regeringen har i denna proposition beräknat att utvecklings- och vidmakthållandeanslagen kommer att ökas med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 5 000 miljoner kronor 2020. Av denna totala satsning har anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt ökats med 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner 2020.

Slyröjning m.m. längs vägar och järnvägar

Slyröjning m.m. omfattar bl.a. Trafikverkets fortlöpande behov av att se till att sidoområden längs det statliga väg- och järnvägsnätet hålls fria från uppväxande vegetation som kan skymma sikt eller utgöra en direkt risk för trafiken. Andra verksamheter som kan omfattas är uppstädning kring bangårdar, manuell ogräs- och

vegetationsbekämpning inkl. invasiva arter längs infrastrukturen samt inventeringar av trummor, artrika väggkanter, dräneringar längs det statliga vägnätet eller andra personalintensiva underhållsåtgärder. Trafikverket ska inom ramen för underhållsverksamheterna för väg och järnväg ställa krav på att entreprenörer som upphandlas ska ge sysselsättning till personer som står långt ifrån arbetsmarknaden. Detta förväntas skapa arbetstillfällen för de som står långt ifrån arbetsmarknaden. Kostnaderna som belastar Trafikverket är i huvudsak kostnader för arbetsledning, maskiner och andra omkostnader upp till ett belopp av 100 miljoner kronor, varav hälften på vägunderhåll och hälften på järnvägsunderhåll. Genom att utnyttja de möjligheter som finns till subventionerade anställningar inom arbetsmarknadspolitiken kan kostnaderna för entreprenörerna minskas samtidigt som sysselsättningen ökar bland de som står långt ifrån arbetsmarknaden.

Förslag och beräkningar

Av tabell 3.1 framgår regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.31 Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Budget 2016 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Vidmakthållande väg | 13 213 512 | 12 255 814 | 12 641 994 | 12 676 080 | 12 762 530 | 13 869 076 | 14 097 484 |
| Drift och underhåll | 10 332 703 | 9 750 699 | 10 154 610 | 10 355 184 | 10 467 214 | 11 506 908 | 11 697 631 |
| Bärighet och tjälsäkring | 1 787 471 | 1 300 650 | 1 320 969 | 1 186 146 | 1 171 299 | 1 223 562 | 1 243 082 |
| Bidrag för drift av enskild väg | 1 093 338 | 1 204 465 | 1 166 415 | 1 134 750 | 1 124 017 | 1 138 606 | 1 156 771 |
| Vidmakthållande järnväg | 7 346 377 | 8 040 445 | 8 257 747 | 8 702 731 | 8 085 738 | 9 258 738 | 10 123 554 |
| Drift, underhåll och trafikledning | 7 346 377 | 8 040 445 | 8 257 747 | 8 702 731 | 8 085 738 | 9 258 738 | 10 123 554 |
| Forskning och innovation | 146 091 | 176 888 | 178 810 | 177 330 | 177 507 | 180 380 | 184 689 |
| Summa | 20 705 980 | 20 473 147 | 21 078 551 | 21 556 141 | 21 025 775 | 23 308 194 | 24 405 727 |

Tabell 3.32 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Anvisat 2016¹ | 20 973 147 | 20 973 147 | 20 973 147 | 20 973 147 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löne- omräkning ² | -249 113 | -228 389 | 107 340 | 610 934 |
| Beslut | 832 107 | 281 017 | 2 227 707 | 2 821 646 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/ beräknat anslag | 21 556 141 | 21 025 775 | 23 308 194 | 24 405 727 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 21 556 141 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 21 025 775 000 kronor, 23 308 194 000 kronor respektive 24 405 727 000 kronor.

3.6.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.33 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

| År | Slagslag | Belopp | Notering | Belopp |
|-------------|----------------|------------------------|----------------------|-----------|
| 2015 | Utfall | 1 287 040 | Anslags- sparande | 3 693 |
| 2016 | Anslag | 1 297 029 ¹ | Utgifts- prognos | 1 282 047 |
| 2017 | Förslag | 1 305 021 | | |
| 2018 | Beräknat | 1 329 940 ² | | |
| 2019 | Beräknat | 1 357 294 ³ | | |
| 2020 | Beräknat | 1 386 581 ⁴ | | |

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 305 132 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 305 132 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 1 305 132 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av

verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer.

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

Regeringens överväganden

Satsning på flygande inspektioner av nyttofordon

Att uppnå ordning och reda i yrkestrafiken är en central fråga för regeringen. I budgetpropositionen för 2016 aviserades att regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Vidare föreskriver Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG bl.a. att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till det antal fordon som är registrerade på dess territorium. Genom EU-direktivet tillkommer även föreskrivna utrustnings- och kompetenskrav som Polismyndigheten behöver möta. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:1 *Polismyndigheten* under utgiftsområde 4 Rättsväsendet tillförs medel om 10 700 000 kronor per år från 2017. Finansiering sker bl.a. genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 3 000 000 kronor. Övrig finansiering sker från anslagen 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, 1:12 *Transportstyrelsen* och 1:13 *Trafikanalys*.

En stabil bas – en digital infrastruktur

För att finansiera regeringens satsning på den nationella digitala infrastrukturen föreslås att anslaget 1:3 *Trafikverket* fr.o.m. 2017 minskas med 7 489 000 kronor.

Tabell 3.34 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Anvisat 2016 ¹ | 1 297 029 | 1 297 029 | 1 297 029 | 1 297 029 |
| Förändring till följd av: | | | | |
| Pris- och löne- omräkning ² | 18 112 | 43 110 | 70 674 | 100 186 |
| Beslut | -10 120 | -10 200 | -10 410 | -10 635 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/ beräknat anslag | 1 305 021 | 1 329 940 | 1 357 294 | 1 386 581 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 1 305 021 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 329 940 000 kronor, 1 357 294 000 kronor respektive 1 386 581 000 kronor.

3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

| År | Utfall | Anslags- sparande | Utgifts- prognos |
|-------------|----------------|----------------------|---------------------|
| 2015 | | 388 308 | 0 |
| 2016 | Anslag | 388 308 ¹ | 388 308 |
| 2017 | Förslag | 188 308 | |
| 2018 | Beräknat | 188 308 | |
| 2019 | Beräknat | 188 308 | |
| 2020 | Beräknat | 188 308 | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 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 3.36 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Anvisat 2016 ¹ | 388 308 | 388 308 | 388 308 | 388 308 |
| Förändring till följd av: | | | | |
| Beslut | -200 000 | -200 000 | -200 000 | -200 000 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/ beräknat anslag | 188 308 | 188 308 | 188 308 | 188 308 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16: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 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 188 308 000 kronor, 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.37 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

| År | Utfall | Anslags- sparande | Utgifts- prognos |
|-------------|----------------|----------------------|---------------------|
| 2015 | | 88 527 | 73 757 |
| 2016 | Anslag | 162 284 ¹ | 162 284 |
| 2017 | Förslag | 62 284 | |
| 2018 | Beräknat | 62 284 | |
| 2019 | Beräknat | 62 284 | |
| 2020 | Beräknat | 62 284 | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslagsposten 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 3.38 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016 ¹ | 162 284 | 162 284 | 162 284 | 162 284 |
| Förändring till följd av: | | | | |
| Beslut | -100 000 | -100 000 | -100 000 | -100 000 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 62 284 | 62 284 | 62 284 | 62 284 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16: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 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor, 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.39 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

| År | Utfall | | Anslags-sparande | |
|-------------|----------------|---------------------|------------------|--------|
| 2015 | Utfall | 77 752 | | 2 261 |
| 2016 | Anslag | 82 513 ¹ | Utgifts-prognos | 82 126 |
| 2017 | Förslag | 82 513 | | |
| 2018 | Beräknat | 82 513 | | |
| 2019 | Beräknat | 82 513 | | |
| 2020 | Beräknat | 82 513 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 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 trafikerar av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för

ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.40 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016 ¹ | 82 513 | 82 513 | 82 513 | 82 513 |
| Förändring till följd av: | | | | |
| Beslut | | | | |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 82 513 | 82 513 | 82 513 | 82 513 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 82 513 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 82 513 000 kronor, 82 513 000 kronor respektive 82 513 000 kronor.

3.6.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.41 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

| År | Utfall | | Anslags-sparande | |
|-------------|----------------|----------------------|------------------|---------|
| 2015 | Utfall | 779 529 | | 51 471 |
| 2016 | Anslag | 831 000 ¹ | Utgifts-prognos | 819 069 |
| 2017 | Förslag | 900 000 | | |
| 2018 | Beräknat | 900 000 | | |
| 2019 | Beräknat | 900 000 | | |
| 2020 | Beräknat | 900 000 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 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 hän-

förliga till trafikavtal. Anslaget får även användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 000 000 000 kronor 2018–2027.

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

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 000 000 000 kronor 2018–2027.

Tabell 3.42 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020–2027 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Ingående åtaganden | 6 619 000 | 6 408 100 | 5 842 200 | | | |
| Nya åtaganden | 419 000 | 14 000 | 782 800 | | | |
| Infriade åtaganden | -630 000 | -579 900 | -825 000 | -789 000 | -626 000 | -4 385 000 |
| Utestående åtaganden | 6 408 100 | 5 842 200 | 5 800 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 7 500 000 | 7 500 000 | 6 000 000 | | | |

Regeringens överväganden

Satsning för att upprätthålla nuvarande tillgänglighetsnivå

För perioden 2017–2020 beräknas kostnaderna för anslaget tillfälligt öka med 49 000 000 kronor per år för att upprätthålla nuvarande tillgänglighetsnivå. Främsta orsaken till att anslagsnivån annars hade påverkat tillgängligheten är det nya Gotlandsavtalet, som löper från februari 2017 och är ca 100 miljoner kronor dyrare per år än det nuvarande avtalet. En stor del av ökningen klaras inom anslagsramen. Hela ökningen är dock inte i det korta perspektivet möjlig att hantera inom ram utan att det påverkar tillgängligheten i landet negativt. Regeringen föreslår att anslaget 1:7 *Trafikavtal* tillfälligt ökas med 49 miljoner kronor under perioden 2017–2020. Förslaget finansieras genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 49 miljoner kronor per år under samma period.

Satsning på utvecklad trafik

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

Förslag och beräkningar

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

Tabell 3.43 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:7 Trafikavtal

| Tusental kronor | | | | |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Anvisat 2016¹ | 831 000 | 831 000 | 831 000 | 831 000 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | 69 000 | 69 000 | 69 000 | 69 000 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 900 000 | 900 000 | 900 000 | 900 000 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 900 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 900 000 000 kronor, 900 000 000 kronor respektive 900 000 000 kronor.

3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.44 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

| Tusental kronor | | | | |
|-----------------|----------------|---------------------|------------------|--------|
| 2015 | Utfall | 25 437 | Anslags-sparande | -282 |
| 2016 | Anslag | 25 837 ¹ | Utgifts-prognos | 25 188 |
| 2017 | Förslag | 28 757 | | |
| 2018 | Beräknat | 28 757 | | |
| 2019 | Beräknat | 28 757 | | |
| 2020 | Beräknat | 28 757 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

World Maritime University (WMU)

För att ytterligare stärka WMU:s arbete, som bl.a. varit framgångsrikt i att öka kvinnors möjlighet att nå ledande positioner inom det maritima området, bör det satsas ytterligare 3 200 000 kronor. Satsningen finansieras genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 3 200 000 kronor per år fr.o.m. 2017.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.45 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016¹ | 25 837 | 25 837 | 25 837 | 25 837 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | 2 920 | 2 920 | 2 920 | 2 920 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 28 757 | 28 757 | 28 757 | 28 757 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16: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 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 28 757 000 kronor, 28 757 000 kronor respektive 28 757 000 kronor.

3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.46 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

| År | Slagslag | Belopp | Slagslag | Belopp |
|-------------|----------------|---------------------|------------------|--------|
| 2015 | Utfall | 46 525 | Anslags-sparande | 0 |
| 2016 | Anslag | 48 224 ¹ | Utgifts-prognos | 47 532 |
| 2017 | Förslag | 48 174 | | |
| 2018 | Beräknat | 48 071 ² | | |
| 2019 | Beräknat | 49 065 ³ | | |
| 2020 | Beräknat | 50 139 ⁴ | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 47 177 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 47 177 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 47 177 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.47 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

| Uppdragsverksamhet | Intäkter | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|-----------------------|----------|-----------|-----------------------------|
| Utfall 2015 | 60 916 | 60 387 | 529 |
| (varav tjänsteexport) | 3 884 | 4 593 | -709 |
| Prognos 2016 | 62 471 | 60 930 | 1 541 |
| (varav tjänsteexport) | 4 708 | 4 251 | 457 |
| Budget 2017 | 63 845 | 62 244 | 1 601 |
| (varav tjänsteexport) | 4 812 | 4 597 | 215 |

Beloppen skiljer sig från de som redovisades i budgetpropositionen för 2016 eftersom i det som redovisas under uppdragsverksamhet fr.o.m. 2017 ingår endast avgiftsfinansierad uppdragsverksamhet. Tidigare budgetår har även bidragsfinansierad verksamhet för Statens väg- och transportforskningsinstitut tagits upp under avsnittet Avgiftsfinansierad verksamhet ovan.

Regeringens överväganden

Satsning på flygande inspektioner av nyttofordon

Att uppnå ordning och reda i yrkestrafiken är en central fråga för regeringen. I budgetpropositionen för 2016 aviserades att regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Vidare föreskriver Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG bl.a. att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till det antal fordon som är registrerade på dess territorium. Genom EU-direktivet tillkommer även föreskrivna utrustnings- och kompetenskrav som Polismyndigheten behöver möta. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:1 *Polismyndigheten* under utgiftsområde 4 Rättsväsendet tillförs medel om 10 700 000 kronor per år från 2017. Finansiering sker bl.a. genom att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 700 000 kronor. Övrig finansiering sker från anslagen, 1:3 *Trafikverket*, 1:12 *Transportstyrelsen* och 1:13 *Trafikanalys*.

En stabil bas – en digital infrastruktur

För att finansiera regeringens satsning på den nationella digitala infrastrukturen föreslås att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* fr.o.m. 2017 minskas med 37 000 kronor.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.48 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

| Tusental kronor | | | | |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Anvisat 2016¹ | 48 224 | 48 224 | 48 224 | 48 224 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | 699 | 1 626 | 2 657 | 3 771 |
| Beslut | -749 | -1 779 | -1 816 | -1 856 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 48 174 | 48 071 | 49 065 | 50 139 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 48 174 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 48 071 000 kronor, 49 065 000 kronor respektive 50 139 000 kronor.

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

Tabell 3.49 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

| Tusental kronor | | | | |
|-----------------|----------------|----------------------|------------------|---------|
| 2015 | Utfall | 123 084 | Anslags-sparande | 528 863 |
| 2016 | Anslag | 348 500 ¹ | Utgifts-prognos | 532 247 |
| 2017 | Förslag | 150 000 | | |
| 2018 | Beräknat | 150 000 | | |
| 2019 | Beräknat | 150 000 | | |
| 2020 | Beräknat | 150 000 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Kompletterande information

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

Regeringens överväganden

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

Under 2014 och 2015 hade Europeiska kommissionen de två första utlysningarna i CEF. Utlysningarna omfattade mer än 13 miljarder euro, vilket är en stor del av fondens budget för programperioden fram till 2020. Utlysningarna omfattade alla trafikslag samt erbjöd möjlighet att söka medfinansiering för horisontella prioriteringar som s.k. ERTMS, urbana noder och innovation.

Trots att stora delar av budgeten för CEF i denna programperiod redan fördelats anser regeringen att det är fortsatt viktigt att Sverige aktivt främjar ett sökande av bidrag från CEF. Det är också viktigt att projekt som tilldelats bidrag för TEN-T och CEF slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av Europeiska kommissionen.

Nivån på anslaget bestäms med utgångspunkt i en bedömning av kommande bidragsutbetalningar. Till grund för denna bedömning ligger dels förväntade utbetalningar för pågående projekt med EU-finansiering, dels en bedömning av hur mycket bidrag som eventuellt kan beviljas från EU i fortsättningen. Bedömningen av hur mycket EU kan komma att bevilja för nya projekt baseras vanligen också på hur utdel-

ningen sett ut tidigare år. Med anledning av att de största delarna av CEF-budgeten fram till 2020 redan fördelats och att kommande utlysningar därmed förväntas vara begränsade i omfattning, föreslår regeringen att anslagsnivån justeras ned till 150 000 000 kronor per år för perioden 2017–2020 för att bättre motsvara bedömd bidragsnivå för resterande år i programperioden.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.50 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Anvisat 2016¹ | 348 500 | 348 500 | 348 500 | 348 500 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | -198 500 | -198 500 | -198 500 | -198 500 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 150 000 | 150 000 | 150 000 | 150 000 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16: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 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor, 150 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.51 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

| År | Slagslag | Belopp | Slagslag | Belopp |
|-------------|----------------|------------------------|------------------|-----------|
| 2015 | Utfall | 1 006 742 | Anslags-sparande | 1 557 189 |
| 2016 | Anslag | 1 388 536 ¹ | Utgifts-prognos | 1 296 967 |
| 2017 | Förslag | 1 448 531 | | |
| 2018 | Beräknat | 1 638 000 | | |
| 2019 | Beräknat | 1 638 000 | | |
| 2020 | Beräknat | 1 660 000 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

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

Kompletterande information

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

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 32 000 000 000 kronor 2018–2057.

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

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 32 000 000 000 kronor 2018–2057.

Tabell 3.52 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020–2057 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Ingående åtaganden | 11 516 000 | 10 928 600 | 24 818 000 | | | |
| Nya åtaganden | 1 522 000 | 14 902 400 | 9 137 000 | | | |
| Infriade åtaganden | -2 110 000 | -1 013 000 | -2 155 000 | -1 376 000 | -1 341 000 | -29 083 000 |
| Utestående åtaganden | 10 928 600 | 24 818 000 | 31 800 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 12 500 000 | 27 500 000 | 32 000 000 | | | |

Låneram

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en

prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 3.53 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2015. Jämfört med motsvarande tabell i budgetpropositionen för 2016 har tabellen nedan 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 2015 uppgick till 194 469 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2016, se vidare i tabell 3.55.

Tabell 3.53 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2015

Tusental kronor

| | 2007–2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|---------------|---------------|-----------------|-----------------|
| Intäkter från inbetald trängselskatt | 4 148 909 | 846 827 | 832 964 | 865 825 |
| Kostnader för administration | 1 737 265 | 157 443 | 127 442 | 140 200 |
| Överskott | 2 411 644 | 689 384 | 705 522 | 725 625 |
| Investeringar i vägnätet (Förfart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året. | 2 345 758 | 548 526 | 686 986 | 819 838 |
| Medel som omdisponerats | | 183 240 | 143 296 | 0 |
| Summa totalt avsatta medel | 2 345 758 | 731 766 | 830 282 | 819 838 |
| Differens mellan överskott och avsatta medel | 65 886 | -42 382 | -124 760 | -94 213 |
| Akkumulerad differens | 65 886 | 23 504 | -101 256 | -195 469 |

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förfart 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 3.54 nedan hade ett anslagssparande på ca 1 437 3889 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2015.

Tabell 3.54 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2015

Tusental kronor

| | 2008–2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 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. | 1 198 700 | 558 523 | 965 885 | 548 526 | 686 986 | 819 838 |
| Medel som omdisponerats | | | | 183 240 | 143 296 | 0 |
| Ingående anslagssparande | 570 134 | 0 ¹ | 319 727 | 735 633 | 960 984 | 1 484 092 |
| Summa totalt tillgängliga medel | 1 768 834 | 558 523 | 1 285 612 | 1 467 399 | 1 791 266 | 2 303 930 |
| Användning (kostnader för genomförda investeringar) | 821 350 | 238 796 | 549 979 | 506 415 | 307 174 | 866 541 |
| Utgående anslagssparande | 947 484 | 319 727 | 735 633 | 960 984 | 1 484 092 | 1 437 389 |

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 469 020 000 kronor 2017. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2017 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2015 på -195 469 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2017, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2015 avser regeringen att avsätta 1 273 551 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2017, se tabell 3.55 nedan.

Tabell 3.55 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2017–2020*Tusental kronor*

| | Beräknat 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Intäkter från trängselskatt | 1 644 000 | 1 638 000 | 1 638 000 | 1 660 000 |
| Kostnader för administration | 174 980 | 148 000 | 148 700 | 148 650 |
| Överskott | 1 469 020 | 1 490 000 | 1 489 300 | 1 511 350 |
| Justering för ackumulerad differens | -195 469 | | | |
| Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev) | 1 273 551 | 1 490 000 | 1 489 300 | 1 511 350 |

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 1 273 551 000 kronor till investeringar 2017. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt 174 980 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2017 blir därmed 1 448 531 000 kronor.

Tabell 3.56 Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagposter

Tusental kronor

| | Beräknat 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förfart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län,) | 1 273 551 | 1 490 000 | 1 489 300 | 1 511 350 |
| Trafikverket: administration | 40 000 | 40 000 | 40 000 | 40 000 |
| Transportstyrelsen: administration | 120 000 | 92 000 | 92 000 | 92 000 |
| Kronofogdemyndigheten: administration | 3 400 | 3 400 | 3 400 | 3 400 |
| Sveriges Domstolar: administration | 580 | 600 | 1 300 | 1 250 |
| Skatteverket: administration | 11 000 | 12 000 | 12 000 | 12 000 |
| Summa/anslag | 1 448 531 | 1 638 000 | 1 638 000 | 1 660 000 |

*Förslag och beräkningar***Tabell 3.57 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Anvisat 2016¹ | 1 388 536 | 1 388 536 | 1 388 536 | 1 388 536 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | 59 995 | 249 464 | 249 464 | 271 464 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 1 448 531 | 1 638 000 | 1 638 000 | 1 660 000 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 448 531 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 638 000 000 kronor, 1 638 000 000 kronor respektive 1 660 000 000 kronor.

3.6.12 1:12 Transportstyrelsen**Tabell 3.58 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

| År | Utfall | Anslags- sparande | Utgifts- prognos |
|-------------|----------------|------------------------|---------------------|
| 2015 | 1 969 862 | 110 560 | |
| 2016 | Anslag | 2 042 605 ¹ | 2 003 812 |
| 2017 | Förslag | 2 086 091 | |
| 2018 | Beräknat | 2 118 788 ² | |
| 2019 | Beräknat | 2 148 683 ³ | |
| 2020 | Beräknat | 2 196 496 ⁴ | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 086 210 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 076 209 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 2 076 209 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

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

Kompletterande information

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Transportstyrelsen

Tabell 3.59 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

| Offentlig-rättslig verksamhet | Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras) | Intäkter som får disponeras | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|-------------------------------|--|-----------------------------|-----------|-----------------------------|
| Utfall 2015 | 1 452 983 | 35 579 | 1 506 991 | -18 429 |
| Prognos 2016 | 1 277 000 | 41 500 | 1 539 500 | -221 000 |
| Budget 2017 | 1 305 000 | 61 500 ¹ | 1 579 500 | -213 000 |

¹ Av intäkterna som disponeras 2017 avser 27 000 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt 20 000 tkr, 10 000 tkr respektive 4 500 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

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 redovisas mot inkomsttitel. Detsamma gäller intäkterna från den s.k. myndighetsavgift som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som finansierar regelgivningen och delar av den övriga verksamheten på luftfartsområdet.

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

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

Som en följd av uppföljningen och översynen av Transportstyrelsens avgiftsuttag har myndigheten justerat avgiftsnivåerna för att minska obalanserna där det bedömts möjligt, vilket medför att de beräknade resultaten för kommande år som redovisas i tabell 3.59 är nega-

tiva. Till de negativa resultaten bidrar även att tabellen omfattar verksamhet där krav på full kostnadstäckning inte gäller.

Regeringen avser att hantera återstående frågor kring Transportstyrelsens avgifter i kommande regleringsbrev och genom ändringar i förordningar.

I och med detta bedömer regeringen att de två tillkännagivanden som riksdagen har riktat till regeringen rörande Transportstyrelsens avgifter som beskrivs i avsnitt 3.4.3 kommer att kunna läggas till handlingarna.

Tabell 3.60 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet

Tusental kronor

| Offentlig-rättslig verksamhet | Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras) | Intäkter som får disponeras | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|-------------------------------|--|-----------------------------|-----------|-----------------------------|
| Utfall 2015 | 0 | 905 061 | 923 747 | -18 687 |
| Prognos 2016 | 0 | 992 500 | 1 002 500 | -10 000 |
| Budget 2017 | 0 | 1 045 500 ¹ | 1 032 500 | 13 000 |

¹ Intäkterna 2017 består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäliga kostnader för säkerhetskontroll (852 500 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning (CNS 71 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (122 000 tkr).

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 intäkter som är av transfereringskaraktär.

På luftfartsområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär från två avgifter, GAS-avgiften och undervägsavgiften. Dessa intäkter redovisas i tabell 3.60. Det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) gör att den avgift som flygoperatörerna betalar för säkerhetskontrollen är densamma per passagerare oavsett från vilken flygplats en avresa sker. Undervägsavgiften tas ut av den mellanstatliga organisationen Eurocontrol för flygplan som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst.

På vägområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter av transfereringskaraktär i form av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken respektive Sundsvallsfjärden samt avgifter för personliga skyltar. De medel som efter avdrag av Transportstyrelsens utgifter förs till Trafikverket redovisas i avsnitt 3.6.1.

Tabell 3.61 Offentligrättslig verksamhet 2016 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

| | Väg | Järnväg | Sjöfart | Luftfart | Summa |
|--------------------|------------------|---------------|---------------|----------------|------------------|
| Regelgivning | 0 | 0 | 0 | 86 000 | 86 000 |
| Tillsyn | 104 000 | 46 000 | 42 000 | 117 500 | 309 500 |
| Tillståndsprovning | 135 000 | 21 000 | 14 000 | 62 000 | 232 000 |
| Registerhållning | 931 000 | 4 000 | 14 000 | 3 000 | 952 000 |
| Summa | 1 170 000 | 71 000 | 70 000 | 268 500 | 1 579 500 |

Av tabell 3.61 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden.

Tabell 3.62 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

| Uppdragsverksamhet | Intäkter | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|-------------------------------------|----------|-----------|-----------------------------|
| Utfall 2015 | 96 728 | 107 100 | -10 372 |
| (varav tjänsteexport ¹) | (307) | (148) | (159) |
| Prognos 2016 | 83 000 | 104 000 | -21 000 |
| (varav tjänsteexport) | (0) | (0) | (0) |
| Budget 2017 | 61 000 | 79 000 | -18 000 |
| (varav tjänsteexport) | (0) | (0) | (0) |

¹ Tjänsteexporten under 2015 bestod av försäljning av färdskrivarkort till Island, vilket myndigheten nu har upphört med.

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver redovisas i tabell 3.62. Den hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

I uppdragsverksamheten har Transportstyrelsen justerat avgiftsnivåerna i syfte att hantera ackumulerade överskott, vilket gör att resultatet beräknas bli negativt under 2016 och 2017.

Regeringens överväganden

Administration av alkoholärenden

Transportstyrelsen har fram t.o.m. 2016 rekviderat medel som motsvarar den avgift som Transportstyrelsen annars skulle ha tagit ut för verksamhet som avser ärenden om körkort med villkor om alkohol enligt körkortslagen (1998:488), eller deltagande i försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse enligt övergångsbestämmelser i körkortslagen, i enlighet med de nu upphävda bestämmelserna i lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Regeringen anser att denna

verksamhet fr.o.m. 2017 ska finansieras inom ramen för Transportstyrelsens verksamhet. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 14 000 000 kronor fr.o.m. 2017. Förslaget finansieras från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Genomförande av fjärde järnvägspaketet

Inom järnvägsområdet är flera förändringar av det internationella regelverket aktuella, vilket får följdverkningar på det svenska regelgivningsarbetet. Bland annat ska det s.k. fjärde järnvägspaketet genomföras i svensk rätt. För Transportstyrelsens del innebär förändringarna ett mer omfattande regelutvecklingsarbete än normalt under perioden 2017 och 2018. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 10 000 000 kronor per år 2017 och 2018. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas under samma period med motsvarande belopp.

Falska polisbilar

Regeringen har för avsikt att föreslå en ny lag om skydd mot användning av vissa polisiära kännetecken på motorfordon. Polismyndigheten ska kunna ge ägaren av ett motorfordon tillstånd att använda skyddade polisiära kännetecken på fordonet och tillståndet ska kunna registreras i vägtrafikregistret som hanteras av Transportstyrelsen. För att möjliggöra denna typ av registrering behöver Transportstyrelsens it-system utvecklas. I syfte att finansiera utvecklingskostnaden föreslås att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 200 000 kronor per år under åren 2017 t.o.m. 2021. Motsvarande minskning görs av anslaget 1:1 *Polismyndigheten* under utgiftsområde 4 Rättsväsendet.

Alternativa drivmedel

Regeringen överlämnade i juni 2016 propositionen 2015/16:186 Gemensamma standarder

vid utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel till riksdagen. I propositionen föreslås hur de delar av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som förutsätter lagreglering ska genomföras i svensk rätt. Lagförslaget innebär bl.a. att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om krav på installationer för alternativa drivmedel, avgifter för laddning av elfordon och information till användare. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* tillförs medel om 500 000 kronor per år från 2017. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas.

Satsning på flygande inspektioner av nyttofordon

Att uppnå ordning och reda i yrkestrafiken är en central fråga för regeringen. I budgetpropositionen för 2016 aviserades att regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Vidare föreskriver Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG bl.a. att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till det antal fordon som är registrerade på dess territorium. Genom EU-direktivet tillkommer även föreskrivna utrustnings- och kompetenskrav som Polismyndigheten behöver möta. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:1 *Polismyndigheten* under utgiftsområde 4 Rättsväsendet tillförs medel om 10 700 000 kronor per år från 2017. Finansiering sker bl.a. genom att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 6 000 000 kronor. Övrig finansiering sker från anslagen 1:3 *Trafikverket*, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* och 1:13 *Trafikanalys*.

En stabil bas – en digital infrastruktur

För att finansiera regeringens satsning på den nationella digitala infrastrukturen föreslås att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* fr.o.m. 2017 minskas med 2 253 000 kronor.

Regeringen anser att en ordning med avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter vore effektiv. För att möjliggöra detta vad avser fordonsregistret föreslås att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* fr.o.m. 2017 ökas med 1 675 000 kronor.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.63 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:12 Transportstyrelsen

| Tusental kronor | | | | |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Anvisat 2016¹ | 2 042 605 | 2 042 605 | 2 042 605 | 2 042 605 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | 25 253 | 57 545 | 97 435 | 145 056 |
| Beslut | 18 234 | 18 639 | 8 644 | 8 836 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | -1 | -1 | -1 | -1 |
| Förslag/beräknat anslag | 2 086 091 | 2 118 788 | 2 148 683 | 2 196 496 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 2 086 091 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 2 118 788 000 kronor, 2 148 683 000 kronor respektive 2 196 496 000 kronor.

3.6.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.64 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

| Tusental kronor | | | | |
|-----------------|----------------|---------------------|------------------|--------|
| 2015 | Utfall | 63 427 | Anslags-sparande | 1 305 |
| 2016 | Anslag | 67 270 ¹ | Utgifts-prognos | 67 591 |
| 2017 | Förslag | 65 483 | | |
| 2018 | Beräknat | 66 511 ² | | |
| 2019 | Beräknat | 67 813 ³ | | |
| 2020 | Beräknat | 69 377 ⁴ | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 65 486 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 65 486 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 65 486 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikanalys

Tabell 3.65 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

| Uppdragsverksamhet | Intäkter | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|---------------------------------------|----------|-----------|-----------------------------------|
| Utfall 2015 (varav tjänsteexport) | 2 121 | 2 121 | 0 |
| Prognos 2016 (varav tjänsteexport) | 1 575 | 1 575 | 0 |
| Budget 2017 (varav tjänsteexport) | 1 000 | 1 000 | 0 |

Med avgiftsfinansierad verksamhet avses hos Trafikanalys huvudsakligen medfinansiering i projekt som myndigheten driver.

Regeringens överväganden

Satsning på flygande inspektioner av nyttofordon

Att uppnå ordning och reda i yrkestrafiken är en central fråga för regeringen. I budgetpropositionen för 2016 aviserades att regeringen kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Vidare föreskriver Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/47/EU av den 3 april 2014 om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och om upphävande av direktiv 2000/30/EG bl.a. att varje medlemsstat ska sträva efter att genomföra ett lämpligt antal kontroller som står i proportion till det antal fordon som är registrerade på dess territorium. Genom EU-direktivet tillkommer även föreskrivna utrustnings- och kompetenskrav som Polismyndigheten behöver möta. Mot denna bakgrund föreslås att anslaget 1:1 *Polismyndigheten* under utgiftsområde 4 Rättsväsendet tillförs medel om 10 700 000 kronor per år från 2017. Finansiering sker bl.a. genom att anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med 1 000 000 kronor. Övrig finansiering sker från anslagen, 1:3 *Trafikverket*, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* och 1:12 *Transportstyrelsen*.

En stabil bas – en digital infrastruktur

För att finansiera regeringens satsning på den nationella digitala infrastrukturen föreslås att anslaget 1:3 *Trafikanalys* fr.o.m. 2017 minskas med 1 340 000 kronor.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.66 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016¹ | 67 270 | 67 270 | 67 270 | 67 270 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | 551 | 1 613 | 2 961 | 4 581 |
| Beslut | -2 338 | -2 372 | -2 418 | -2 474 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 65 483 | 66 511 | 67 813 | 69 377 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 65 483 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 66 511 000 kronor, 67 813 000 kronor respektive 69 377 000 kronor.

3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.67 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

| År | Utfall | 824 955 | Anslags-sparande | 155 429 |
|-------------|----------------|------------------------|------------------|-----------|
| 2015 | Utfall | 824 955 | Anslags-sparande | 155 429 |
| 2016 | Anslag | 1 011 019 ¹ | Utgifts-prognos | 1 119 461 |
| 2017 | Förslag | 1 027 434 | | |
| 2018 | Beräknat | 1 034 000 | | |
| 2019 | Beräknat | 1 045 000 | | |
| 2020 | Beräknat | 1 070 000 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndiganden och ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 500 000 000 kronor 2018–2037.

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

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån upptagits. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 500 000 000 kronor 2018–2037.

Tabell 3.68 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020–2037 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Ingående åtaganden | 2 895 000 | 2 540 000 | 2 840 000 | | | |
| Nya åtaganden | 271 000 | 667 000 | 3 307 000 | | | |
| Infriade åtaganden | -626 000 | -367 000 | -647 000 | -902 000 | -870 000 | -3 728 000 |
| Utestående åtaganden | 2 540 000 | 2 840 000 | 5 500 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 4 000 000 | 4 200 000 | 5 500 000 | | | |

Låneram

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 3.69 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2015. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2015 uppgick till -4 566 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2017, se vidare i tabell 3.71.

Tabell 3.69 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2013–2015

Tusental kronor

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2015 avsattes 672 543 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.70 nedan hade ett anslagssparande på ca 782 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2015.

Tabell 3.70 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2013–2015

Tusental kronor

| | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år) | 493 900 | 607 550 | 672 543 |
| Medel som omdisponerats | | 127 343 | 0 |
| Ingående anslagssparande | | 0 | 0 |
| Summa tillgängliga medel | 493 900 | 734 893 | 672 543 |
| Användning (kostnader för genomförda investeringar) | 493 900 | 734 893 | 671 761 |
| Utgående anslagssparande | 0 | 0 | 782 |

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 841 140 000 kronor 2017. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2017 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2015 på -4 566 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2017, samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2015 avser regeringen att avsätta 836 574 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2017.

Undantag från trängselskatt i Backaområdet

I juni 2016 överlämnade regeringen propositionen Särskilda bestämmelser om undantag från trängselskatt för Backaområdet i Göteborg (prop. 2015/16:191) till riksdagen. Regeringens förslag innebär att trängselskatt i Backaområdet i Göteborg endast tas ut vid genomfartstrafik i området. Detta åstadkoms genom att kontrollpunkter sätts upp väster om Backa. Enligt regeringens förslag ska trängselskatt för passage av betalstationerna i det s.k. Backaskiftet bara tas ut om en av de nya kontrollpunkterna har passerats inom 30 minuter före eller efter passagen av betalstationen. Den flerpassageregeln och det maxbelopp som i dag gäller i Göteborg kommer att tillämpas på samma sätt som tidigare.

Undantaget syftar till att minska de hinder som dagens utformning av trängselskatten medfört för boende och verksamma i Backaområdet. Förslaget minskar också de negativa effekterna på den lokala tillgängligheten inom stadsdelen Backa samt förbättrar tillgängligheten för besökare. Eftersom genomfartstrafik även fortsättningsvis kommer att beskattas bedöms förslaget inte ge någon negativ effekt på lokal miljön. Det undantag som regeringen har föreslagit i propositionen förutsätter ändringar av de tekniska systemen, bl.a. systemändringar i Transportstyrelsens centrala datasystem och upphandling av och montering av ny utrustning. Det är ännu inte möjligt att säga säkert när detta kan vara klart. Regeringens förhoppning är dock att ändringarna ska kunna träda i kraft i slutet av 2017. Förslaget bedöms medföra 15 miljoner kronor i minskade årliga bruttoskatteintäkter fr.o.m. 2018.

Tabell 3.71 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2017–2020

Tusental kronor

| | Beräknat 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Intäkter från inbetald trängselskatt | 1 032 000 | 1 034 000 | 1 045 000 | 1 070 000 |
| Kostnader för administration | 190 860 | 160 630 | 156 630 | 156 630 |
| Överskott | 841 140 | 873 370 | 888 370 | 913 370 |
| Justering för ackumulerad differens | -4 566 | | | |
| Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev) | 836 574 | 873 370 | 888 370 | 913 370 |

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 836 574 000 kronor till investeringar 2017. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt 190 860 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2017 blir därmed 1 027 434 000 kronor.

Tabell 3.72 Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagposter*Tusental kronor*

| | Beräknat 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen | 836 574 | 873 370 | 888 370 | 913 370 |
| Trafikverket: administration | 26 500 | 22 000 | 22 000 | 22 000 |
| Transportstyrelsen: administration | 150 000 | 124 000 | 120 000 | 120 000 |
| Kronofogdemyndigheten: administration | 1 400 | 1 650 | 1 650 | 1 650 |
| Sveriges Domstolar: administration | 960 | 980 | 980 | 980 |
| Skatteverket: administration | 12 000 | 12 000 | 12 000 | 12 000 |
| Summa | 1 027 434 | 1 034 000 | 1 045 000 | 1 070 000 |

*Förslag och beräkningar***Tabell 3.73 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Anvisat 2016¹ | 1 011 019 | 1 011 019 | 1 011 019 | 1 011 019 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | 16 415 | 22 981 | 33 981 | 58 981 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 1 027 434 | 1 034 000 | 1 045 000 | 1 070 000 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 027 434 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2016. För 2017, 2018 och 2019 beräknas anslaget till 1 034 000 000 kronor, 1 045 000 000 kronor respektive 1 070 000 000 kronor.

3.6.15 1:15 Sjöfartsstöd**Tabell 3.74 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

| 2015 | Utfall | Anslags-sparande | 0 | |
|-------------|----------------|------------------------|-----------------|-----------|
| 2016 | Anslag | 1 604 000 ¹ | Utgifts-prognos | 1 604 000 |
| 2017 | Förslag | 1 632 000 | | |
| 2018 | Beräknat | 1 682 000 | | |
| 2019 | Beräknat | 1 733 000 | | |
| 2020 | Beräknat | 1 733 000 | | |

¹ Anslaget var nytt för 2016. Tidigare har sjöfartsstödet redovisats som negativa skatter på inkomstsidan. Anslaget beräknas inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 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*Förslag och beräkningar***Tabell 3.75 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Anvisat 2016¹ | 1 604 000 | 1 604 000 | 1 604 000 | 1 604 000 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | 28 000 | 78 000 | 129 000 | 129 000 |
| Övriga makro-ekonomiska förutsättningar | | | | |
| Volym | | | | |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 1 632 000 | 1 682 000 | 1 733 000 | 1 733 000 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 632 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 1 682 000 000 kronor, 1 733 000 000 kronor respektive 1 733 000 000 kronor.

3.6.16 Sjöfartsverket**Sjöfartsverkets ekonomiska mål**

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

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

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

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har tidigare påverkats negativt av ökade kostnader för isbrytningen genom flera stränga isvintrar, med undantag för vintrarna 2014/15 och 2015/16 som var milda. Ökade kostnader för isbrytningen, omvärderingar av pensionsskulden som följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna under flera år varit för låga har haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Det egna kapitalet var negativt för boksluten för 2012 och 2013, men positivt fr.o.m. 2014, vilket främst beror på de ökade anslagen om totalt 345 miljoner kronor.

Soliditeten vid det senaste bokslutet uppgick till 10,6 procent, vilket är en förbättring men är långt från målet på 25 procent. Bedömningen är att det kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet är uppfyllt.

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

För perioden 2017–2019 prognostiserar Sjöfartsverket ett positivt resultat efter finansiella poster. Överskottet för 2015 och 2016 sätts av i en resultatutjämningsfond som kan användas för att balansera resultaten mellan ekonomiskt bättre och sämre år. År 2017 upphör den tillfälliga ökningen av anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* och anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur*. Sjöfartsverket prognostiserar trots det ett positivt resultat efter finansnetto. Soliditeten beräknas stiga till 18,3 procent i slutet av 2019.

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

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

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

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

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.

Tabell 3.76 Prognos för Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|-------|------|------|------|
| Resultat efter finansiella poster | 147,3 | 32,7 | 79,9 | 82,5 |
| Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%) | 0 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Soliditet (%) | 14,2 | 14,8 | 16,6 | 18,3 |
| Beräknad skattemotsvarighet | 0 | 5,4 | 5,9 | 6,7 |
| Beräknad utdelning | 0 | 0 | 6,4 | 7,0 |

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 450 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2017 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 450 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 2017–2020 godkänns som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2017–2020 uppgår till totalt 1 967 miljoner kronor, se tabell 3.77. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 81 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 19 procent.

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

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

Tabell 3.77 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Budget 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|----------------|-----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Anskaffning och utveckling av nya investeringar | | | | | | |
| Farleder/utmärkning | 9,5 | 8,8 | 117,5 | 73,7 | 1,7 | 16,7 |
| Isbrytning | 0,6 | 3,0 | 2,1 | 299,3 | 390,0 | 484,5 |
| Sjötrafikinformation (VTS) | 0,1 | 11,3 | 26,0 | 20,0 | 8,0 | 8,0 |
| Sjögeografisk information | 1,2 | 7,1 | 1,0 | 0,1 | 0,2 | 0,2 |
| Lotsning | 0,7 | 30,3 | 23,0 | 25,5 | 26,7 | 2,9 |
| Flyg- och sjöräddning | 188,6 | 12,6 | 9,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 |
| Gemensamma funktioner | 6,1 | 6,0 | 10,2 | 3,2 | 3,3 | 4,5 |
| Summa utgifter för anskaffning och utveckling | 206,8 | 79,1 | 189,3 | 432,3 | 440,4 | 527,3 |
| <i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i> | <i>206,8</i> | <i>79,1</i> | <i>189,3</i> | <i>432,3</i> | <i>440,4</i> | <i>527,3</i> |
| Finansiering | | | | | | |
| Egna medel | 206,8 | 79,1 | 189,3 | 432,3 | 440,4 | 527,3 |
| Summa finansiering av anskaffning och utveckling | 206,8 | 79,1 | 189,3 | 432,3 | 440,4 | 527,3 |
| Vidmakthållande av befintliga investeringar | | | | | | |
| Farleder/utmärkning | 85,0 | 26,3 | 44,0 | 40,2 | 15,7 | 66,7 |
| Isbrytning | 11,3 | 56,1 | 40,1 | 15,8 | 20,5 | 25,5 |
| Sjötrafikinformation (VTS) | 2,5 | 2,8 | 6,5 | 5,0 | 2,0 | 2,0 |
| Sjögeografisk information | 11,1 | 7,1 | 8,6 | 2,0 | 4,2 | 4,1 |
| Lotsning | 13,8 | 10,1 | 7,7 | 8,5 | 8,9 | 8,7 |
| Flyg- och sjöräddning | 9,9 | 12,6 | 9,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Gemensamma funktioner | 6,1 | 6,0 | 10,2 | 3,2 | 3,3 | 4,5 |
| Summa utgifter för vidmakthållande | 139,7 | 121,0 | 126,6 | 78,2 | 58,1 | 115,0 |
| <i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i> | <i>139,7</i> | <i>121,0</i> | <i>126,6</i> | <i>78,2</i> | <i>58,1</i> | <i>115,0</i> |
| Finansiering | | | | | | |
| Egna medel | 139,7 | 121,0 | 126,6 | 78,2 | 58,1 | 115,0 |
| Summa finansiering av vidmakthållande | 139,7 | 121,0 | 126,6 | 78,2 | 58,1 | 115,0 |

3.6.17 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

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

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

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket verkar inom de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket, bl.a. Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 391/2013 av den 10 mars om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet och kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, med bl.a. prestationsplaner för säkerhet, kostnads-effektivitet, kapacitet och miljö. Intäkterna från en-routeverksamheten, vilka svarar för den större delen av Luftfartsverkets intäkter, regleras inom ramen för EU:s prestationsplaner. Den nuvarande nivån förutsätter fortsatt genomförande av kostnadseffektiviseringar.

Ekonomiska förutsättningar

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

infrias och volymökningen av flygtrafiken omhändertas.

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

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

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

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

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

Utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål
För perioden 2017–2020 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från 52 miljoner kronor 2017 till 88 miljoner kronor 2020. Soliditeten förväntas sjunka till 11 procent.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås målet avseende soliditet inte fullt ut under perioden, framför allt beroende på det låga räntelägets effekter för pensionsskulden och intäktsräntor. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås 2020. Även förutsättningarna för att nå resultatmålet kan komma att påverkas negativt, bl.a. till följd av lågt eller sjunkande ränteläge. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta normalt bör vara 15 procent av vinsten,

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

Tabell 3.78 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---|------|------|------|------|
| Resultat efter skattemotsvarighet | 48 | 41 | 48 | 57 |
| Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%) | 6 | 5 | 5 | 6 |
| Soliditet (%) | 12 | 12 | 11 | 11 |
| Beräknad skattemotsvarighet | 14 | 12 | 14 | 16 |
| Beräknad utdelning | 7 | 6 | 7 | 8 |

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 3 750 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2017 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2017 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 100 000 000 kronor.

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

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

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2016 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör fortsätta gälla även för 2017.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LFV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 100 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Regeringen föreslår att dessa bemyndiganden kvarstår på samma nivå för 2017.

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

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

Luftfartsverket väntas 2016 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år

finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta.

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

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för flygtrafikledning för 2017–2020 godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2017–2020 uppgår till totalt 676 miljoner kronor, vilket är i linje med behovet av långsiktig årlig investeringsnivå på ca 170 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, ca 76 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 24 procent. Prioriteringarna styrs i hög grad av de krav på systemutveckling som ställs genom lagkrav på EU-nivå samt behovet av att successivt

utveckla och förnya infrastrukturen i syfte att säkerställa kapacitet och kontinuitet.

Investeringarna fördelas på kategorierna flygtrafikledningsutrustning (ATM-utrustning), radarutrustning, kommunikationsutrustning, radioutrustning, byggnader, it och kommersiella investeringar.

Projekt inom flygtrafikledningsutrustning avser främst det pågående internationella samarbetet avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet (COOPANS, COOPERation between ANS-providers) mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör, Thales. I övrigt vidtas åtgärder för förbättrad säkerhet och kontinuitet.

Investeringar avseende s.k. fjärrstyrda torn, som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet. Inom såväl radio- som radarutrustning pågår byte av ålderstigna stationer i syfte att tillföra operativ funktionalitet, bättre täckning och noggrannhet samt långsiktigt lägre kostnader.

Investeringar i byggnader sker huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning, ventilation, mindre rivning samt investeringar på grund av lagkrav.

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

Tabell 3.79 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Budget 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|----------------|-----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| Anskaffning och utveckling av nya investeringar | | | | | | |
| ATM-utrustning | 23 | 37 | 51,8 | 46 | 46 | 41 |
| Radarutrustning | 7 | 51 | 1 | 0 | 2 | 13 |
| Kommunikationsutrustning | 6 | 12 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| Radioutrustning | 0 | 4 | 5 | 4 | 8 | 6 |
| Byggnader | 2 | 15 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| It | 8 | 1 | 0 | 3 | 2 | 2 |
| Kommersiella investeringar | 7 | 29 | 117,5 | 50 | 65,5 | 36 |
| Övrigt | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summa utgifter för anskaffning och utveckling | 59 | 149 | 175,3 | 103 | 125,5 | 108 |
| <i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i> | <i>59</i> | <i>149</i> | <i>175,3</i> | <i>103</i> | <i>125,5</i> | <i>108</i> |
| Finansiering | | | | | | |
| Egna medel | 59 | 149 | 175,3 | 103 | 125,5 | 108 |
| Summa finansiering av anskaffning och utveckling | 59 | 149 | 175,3 | 103 | 125,5 | 108 |
| Vidmakthållande av befintliga investeringar | | | | | | |
| ATM-utrustning | 10 | 14 | 0 | 0 | 2 | 5 |
| Radarutrustning | 5 | 16 | 32 | 35 | 10,9 | 19 |
| Kommunikationsutrustning | 20 | 9 | 5 | 0 | 2 | 6 |
| Radioutrustning | 8 | 10 | 13 | 9 | 10 | 9 |
| Byggnader | 4 | 2 | 0 | 3 | 0 | 3 |
| It | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Kommersiella investeringar | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Övrigt | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summa utgifter för vidmakthållande | 49 | 51 | 50 | 47 | 24,9 | 42 |
| <i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i> | <i>49</i> | <i>51</i> | <i>50</i> | <i>47</i> | <i>24,9</i> | <i>42</i> |
| Finansiering | | | | | | |
| Egna medel | 49 | 51 | 50 | 47 | 24,9 | 42 |
| Summa finansiering av vidmakthållande | 49 | 51 | 50 | 47 | 24,9 | 42 |

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

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

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

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

Inom politiken för informationssamhället finns även ett antal kommittéer och forum, bl.a. Digitaliseringskommissionen (dir. 2012:61, 2012:04), Bredbandsforum (dnr N2015/07486/TTP) och rådet för digitaliseringen av det offentliga Sverige (dnr N2015/07452/EF).

Ekonomistyrningsverket (ESV) ger stöd till regeringens satsning på e-förvaltning (dnr N2015/03210/EF).

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Politiken i informationssamhället

Miljoner kronor

| | Utfall 2015 | Budget 2016 ¹ | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|----------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| <i>Politiken för informationssamhället</i> | | | | | | | |
| 2:1 Post- och telestyrelsen | 28 | 28 | 28 | 29 | 29 | 30 | 30 |
| 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning | 130 | 140 | 137 | 140 | 140 | 140 | 140 |
| 2:3 Grundläggande betaltjänster | 23 | 36 | 32 | 34 | 36 | 36 | 36 |
| 2:4 Informationsteknik och telekommunikation | 17 | 12 | 12 | 23 | 23 | 23 | 23 |
| 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation | 121 | 126 | 124 | 126 | 126 | 126 | 120 |
| 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse | 45 | 55 | 54 | 75 | 98 | 53 | 44 |
| Summa Politiken för informationssamhället | 365 | 397 | 387 | 426 | 452 | 407 | 393 |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2015 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 365 miljoner kronor. Prognosen för 2016 avseende de totala utgifterna uppgår till 387 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2017 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 426 miljoner kronor. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslagen till sammanlagt 452 miljoner kronor, 407 miljoner kronor respektive 393 miljoner kronor.

4.3 Mål för området

It-politik

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

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

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

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

Digitalisering av det offentliga Sverige

Regeringens mål för digitalisering av det offentliga Sverige är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten. Dessa mål förtydligar och preciserar regeringens förvaltningspolitiska mål, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Post

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

Grundläggande betaltjänster

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

Tabell 4.2 Mål för området

| It-politik | Post | Grundläggande betaltjänster |
|---|--|--|
| Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringsmöjligheter (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). | 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). | 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). |
| Ett delmål är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1, utg. omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). | | |
| Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, utg. omr. 22, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297). | | |

4.4 Resultatredovisning

4.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

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

- Andel kvinnor och män som använt internet i stort sett varje dag respektive som aldrig använt internet.
- Andel kvinnor och män som använt internet för att hämta information från myndigheters webbplatser samt som under året använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters webbplatser.
- Andel företag med minst 10 anställda respektive företag med 1–9 anställda som använt internet för att söka information från myndigheters webbplatser.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolknings-täckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s och 30 Mbit/s.

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

Några indikatorer är relativt nya, varför de historiska tidsserierna i dessa fall är korta, vilket framgår av tabell 4.3.

Indikatorn andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s är ny sedan budgetpropositionen för 2015. För indikatorn andel företag med minst tio anställda respektive företag med 1–9 anställda som använt internet för att söka information från myndigheters webbplatser finns inga data för 2014. Regeringen ser behov av vidareutveckling av indikatorer för e-förvaltning.

I Statistiska centralbyråns (SCB) undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet har målgruppen fr.o.m. 2013 utökats till åldersgruppen 16–85 år. Då längre tidsserie saknas för denna indikator redovisas även den tidigare åldersgruppen, 16–74 år, se tabell 4.3.

Målet för it-politiken kan också delvis mätas genom de internationella index och rankingar

som finns för it-området. Dessa studier jämför länders förutsättningar samt investeringar och användning av it men visar inte genomslag på ekonomi eller sysselsättning vilket också kan vara av intresse (se mer i avsnitt 4.4.2 Resultat).

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

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

Tabell 4.3 Indikatorer för måluppfyllelse – it-politik

| | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|-------|-------|-------|--------|--------|--------|
| It-politik | | | | | | |
| <i>Individer, andel (%) av befolkningen (kvinnor/ män) som:</i> | | | | | | |
| använt internet i stort sett varje dag (16-74 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal) | 75/78 | 80/81 | 78/82 | 81/81 | 82/83 | 82/82 |
| använt internet i stort sett varje dag (16-85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal) | i.u. | i.u. | i.u. | 75/78 | 76/80 | 76/78 |
| aldrig använt internet (16-74 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal) | 7/6 | 5/4 | 7/4 | 4/4 | 7/4 | 5/4 |
| aldrig använt internet (16-85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal) | i.u. | i.u. | i.u. | 9/6 | 11/7 | 9/8 |
| använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor (16-74 år) | 63/65 | 69/70 | 72/75 | 73/75 | 77/80 | 69/70 |
| använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor (16-85 år) | i.u. | i.u. | i.u. | 68/72 | 72/76 | 64/67 |
| använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor (16-74 år) | 40/45 | 43/44 | 48/49 | 47/48 | 49/55 | 41/44 |
| använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor (16-85 år) | i.u. | i.u. | i.u. | 43/47 | 46/53 | 38/42 |
| <i>Företag andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda):</i> | | | | | | |
| hastighet som företagets snabbaste internetanslutning kan uppnå för att ta emot data, andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda): | | | | | | |
| – under 2 Mbit/s | | | | 3/7 | 2/2 | 1/2 |
| – minst 2 men mindre än 10 Mbit/s | | | | 30/35 | 27/28 | 19/23 |
| – minst 10 men mindre än 30 Mbit/s | | | | 27/23 | 22/22 | 22/22 |
| – minst 30 men mindre än 100 Mbit/s | | | | 18/16 | 19/13 | 22/22 |
| – minst 100 Mbit/s | | | | 19/6 | 22/12 | 27/13 |
| tog emot beställningar via webbplats eller app | | | | 20/11 | 22/13 | 23/14 |
| använt internet för att söka information från myndigheters hemsidor | 88/74 | 92/82 | 93/84 | 93/82 | i.u. | iu |
| använt internet för att hämta blanketter från myndigheters hemsidor | 86/73 | 91/80 | 91/81 | 92/81 | i.u. | iu |
| Elektronisk kommunikation | | | | | | |
| <i>Mobiltäckning i hela landet (yttäckning/ befolkningstäckning (%)):</i> | | | | | | |
| Taltjänster ¹ | i.u. | i.u. | i.u. | 84/>99 | 84/>99 | 85/>99 |
| Datatjänster: | | | | | | |
| 1 Mbit/s ² | i.u. | i.u. | i.u. | 74/>99 | 80/>99 | 77/>99 |
| 10 Mbit/s ³ | i.u. | i.u. | i.u. | 44/99 | 51/>99 | 77/>99 |
| 30 Mbit/s ⁴ | i.u. | i.u. | i.u. | 2/61 | 1/60 | 3/71 |
| <i>Prisutveckling (inkl. rabatter)</i> | | | | | | |
| Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 8 Mbit/s, augusti – augusti (%) | i.u. | i.u. | -2 | -10 | 14 | 4 |
| Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 100/10 bit/s, juni – juni (%) | i.u. | i.u. | 0 | -43 | 31 | 2 |
| Förändring lägsta pris snittanvändare mobila samtalstjänster, juni - juni (%) | i.u. | -9 | 0 | -14 | 0 | i.u. |
| Förändring lägsta pris mobilt 100 samtal 2GB data/mån, aug – aug (%) | i.u. | i.u. | i.u. | 4 | 2 | -41 |
| Bredband | | | | | | |
| <i>Tillgänglighet:</i> | | | | | | |
| Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s(%) | 44 | 49 | 53 | 57 | 61 | 67 |
| Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s(%) | i.u. | i.u. | i.u. | 71 | 75 | 87 |
| Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s | 1100 | 800 | 500 | <500 | <500 | <130 |

Källor: Statistiska centralbyrån, Post- och telestyrelsen (PTS), bl.a. Prisutvecklingen på mobiltelefoni och bredband 2014, PTS Bredbandskartläggning 2015 samt PTS Mobiltäckning 2015.

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

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

³ Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus. För 2015 ingår även Net 1.

⁴ Avser den sammanlagda täckningen för Telenor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus. För 2015 ingår även Net 1.

4.4.2 It-politik

Resultat

Den nationella statistiken visar att individer och företag generellt sett är bra på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Enligt SCB:s årliga it-undersökningar och Europeiska kommissionens jämförande redovisning *The digital Economy & Society Index*, ligger svenska individer och företag högt när det gäller tillgång till och användning av digitaliseringen på många olika områden. 98 procent av företag i Sverige med fler än tio anställda har internet. Motsvarande siffra för företag med 1–9 anställda är 89 procent. 98 procent av stora företag har en webbplats. För företag med färre än tio anställda är motsvarande siffra 58 procent. Andelen anställda som i arbetet använde en dator med internetuppkoppling är 72 procent.

Bland företag ökar andelen som tar emot beställningar via webben eller appar. Det är också tydligt att det skett en förskjutning i hur snabba internetanslutningar företagen abonnerar på, från erbjudanden med lägre kapacitet mot erbjudanden med högre kapacitet.

Det är vanligt att använda internet i hemmet eller på arbetsplatsen. Bland 16–85-åringar i Sverige har 89 procent tillgång till internet i hemmet och möjlighet att koppla upp sig. Totalt 69 procent av befolkningen i åldern 16–85 år har använt en smart telefon för mobil internetanslutning och 75 procent har använt internetbank.

I det internationella perspektivet syns effekterna av att många länder ökar i digital mognad. Regeringen bedömer att utvecklingen mot att nå det it-politiska målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, utmanas då andra länder går starkt framåt. I en internationell jämförelse utförd av World Economic Forum, *Networked Readiness Index*, har Sverige tredje högsta poäng av 139 länders index. I EU-kommissionens *Digital Economy and Society Index*, rankas Sverige som nummer 3 av de 28 medlemsländerna. Dessa jämförelser ger en samstämd bild av att Sverige fortsatt tillhör världens absolut mest framstående länder i it-relaterade frågor. Emellertid visar detaljerna i dessa index också att Sverige tappar indexpoäng på enskilda områden där andra länder går framåt. Sammantaget menar regeringen att Sverige hör till de länder som är bäst i världen på att använda

digitaliseringens möjligheter och är på väg att nå regeringens mål.

I delbetänkandet *Gör Sverige i framtiden – digital kompetens* (SOU 2015:28) framför Digitaliseringskommissionen förslag om insatser som syftar till att öka den digitala delaktigheten. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Delbetänkandet *Digitaliseringens transformerande kraft – vägval för framtiden* (SOU 2015:91) innehåller en omvärldsanalys med utpekande av sex strategiska områden som bör prioriteras samt 13 förslag. Delbetänkandet har remitterats. Digitaliseringskommissionen ska lämna sitt slutbetänkande senast den 31 december 2016 (dir. 2015:123).

Digital delaktighet

Digitalt innanförskap innebär att alla som vill ska kunna använda de möjligheter som digitaliseringen innebär. I SCB:s undersökning *Privatpersoners användning av datorer och internet 2015* framgår att mer än tre fjärdedelar av befolkningen i åldern 16–85 år använder internet dagligen och att sju av tio använder dator dagligen.

Av respondenterna i SCB:s undersökning som använt datorer och internet angav 19 procent att de hade någon form av funktionsnedsättning. Av dessa angav 85 procent att de inte har några upplevda svårigheter vid användning av datorer och internet, 11 procent angav att de har vissa svårigheter att använda datorer och internet och 3 procent angav att de har stora svårigheter att använda datorer och internet.

I Internetstiftelsen i Sveriges undersökning *Svenskarna och internet 2015* framgick det att de vanligaste funktionsnedsättningarna som försvårade användning av internet bland respondenterna var synproblem 43 procent, motorikproblem 26 procent och dyslexi 10 procent. Det är framför allt äldre som får problem med syn och motorik.

PTS har ansvar för att säkerställa att alla har tillgång till elektroniska kommunikationer. Myndigheten upphandlar därför förmedlingstjänster för bildtelefoni, texttelefoni, teletal och kostnadsfri nummerupplysning samt säkerställer driften av dessa. Kostnaderna för tjänsterna har minskat från ca 53 miljoner kronor 2013 till ca 49 miljoner kronor 2015 på grund av nya upp-

handlingar som resulterat i lägre kostnader i kombination med minskad användning av tjänsterna texttelefoni.se och teletal.

PTS gör även övriga insatser för att öka tillgängligheten till och utbudet av informations- och kommunikationstjänster för personer med funktionsnedsättning. Sedan 2010 har PTS utlyst årliga innovationstävlingar med olika teman. Sedan dess har 66 projekt slutförts och i dag finns 44 tjänster tillgängliga via marknadsaktörer och organisationer och det totala antalet användare uppskattas till 350 000. Under 2015

användes ca 39 miljoner kronor till innovations-tävlingarna.

Jämställd it-utveckling

Från 2006 till 2012 ökade andelen kvinnor i it-sektorn från 18,2 procent till 19,6 procent. Sedan 2010 har siffrorna varit i stort sett oförändrade.

Det är fortfarande få kvinnor som väljer att bli it-specialister och alltför få som arbetar i sektorn. Det gäller även internationellt (se tabell 4.4).

Tabell 4.4 Anställda i åldern 16–64 år inom it-yrken 2015

Antal och könsfördelning (%)

| | Antal | | Könsfördelning | |
|--|---------|---------|----------------|-----|
| | Kvinnor | Män | Kvinnor | Män |
| IT-chefer | 2 810 | 8 950 | 24 | 76 |
| IT-arkitekter, systemutvecklare och testledare m.fl. | 22 510 | 78 950 | 22 | 78 |
| Drift, support- och nätverkstekniker m.fl. | 8 740 | 36 360 | 19 | 81 |
| Samtliga | 34 060 | 124 260 | 22 | 78 |

Källa: Statistiska centralbyrån.

En undersökning som genomfördes av Unionen 2015 visade att mer än varannan ung kvinna inte kan tänka sig att arbeta med it. 41 procent tror att det främst beror på att branschen har så få kvinnor. Enligt SCB:s prognoser beräknas andelen kvinnor som är specialister inom it-sektorn bli färre än 20 procent 2030.

Vid analys av SCB:s statistik för it-användning bland privatpersoner framkommer inte någon större skillnad i användning av datorer och internet mellan kvinnor och män, flickor och pojkar.

Andelen kvinnor på högre it-utbildningar i Sverige var ca 23 procent 2014. Det finns en stor variation av andelen kvinnor på olika it-utbildningar, t.ex. finns det endast 2–10 procent kvinnor på utbildningar som programmering och spel.

EU sammanfattar i sin undersökning från 2013 att det finns alltför få kvinnor i it-sektorn, att kvinnor i högre utsträckning väljer att sluta sin utbildning i förtid och att många kvinnor som har en it-utbildning inte väljer att arbeta kvar i sektorn. Slutsatsen av undersökningen var att om fler kvinnor valde en karriär inom sektorn skulle det gynna såväl branschen som kvinnorna och ekonomin i Europa.

It för miljön

Av SCB:s undersökning Företagens användning av it 2015 framgår att drygt 50 procent av företagen har anställda som arbetar på distans. Inga större förändringar har skett sedan 2011. Branschen fastighetsbolag och förvaltare har sedan 2009 visat störst skillnader med en ökning från 42 till 66 procent. It-lösningar för att minska energiförbrukningen används framför allt i företag med fler än 250 anställda. Av dessa tillämpar 29 procent intelligent styrning av transport eller logistik och 55 procent intelligent styrning av belysning, värme eller ventilation.

Förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter anger att myndigheter så långt det är möjligt ska använda energieffektiv it för att miljöanpassa verksamheten. Av Naturvårdsverkets rapport Miljöledning i staten 2015 framgår att många myndigheter använder it för att minska energianvändningen. Flertalet myndigheter anger också att de i högre grad än tidigare använder sig av distansmöten för att minska det fysiska resandet.

Trafikverket driver projektet resfria möten i myndigheter (REMM). Projektet har påvisat att miljöpåverkan minskar och kostnadsbesparingar sker genom en ökad användning av distansmöten.

Internets förvaltning

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

Med internets växande betydelse ökar intresset för internets globala förvaltning och engagerar många länder och aktörer runt om i världen. En fråga som en del länder driver är om internets globala förvaltning fortsatt ska ske i flerparsamverkan eller övergå till en enbart mellanstatlig modell. Detta diskuteras i möten inom ramen för bl.a. Internationella teleunionen (ITU) och FN:s generalförsamling.

Tioårsöversynen av FN:s toppmöte om informationssamhällesfrågor (WSIS) avslutades i december 2015 med ett högnivåmöte i FN:s generalförsamling. Bland de positiva utfallen märks att mandatet för IGF, som har i uppdrag att samla det internationella samfundet i diskussioner om globala internetfrågor, förlängts till 2025.

Ett beslut 2014 av USA:s regering att överväga en överlämning av sitt resterande inflytande över internets rot-zon utgör ett stöd för att främja modellen med flerparsamverkan. Sverige har med ICANN:s organisatoriska stöd och engagerade parter arbetat fram förslag om en framtida global lösning för hanteringen av internets s.k. rot-zon tillsammans med ICANN. Dessa förslag överlämnades till USA:s handelsdepartement under våren 2016.

Digitalisering av det offentliga Sverige

I EU:s Digital Economy and Society Index 2016 (DESI) faller Sverige från en sjunde plats 2015 till en åttonde plats 2016 vad gäller offentlig

sektors digitalisering. Sverige var det enda land som inte förbättrade sina värden under 2015.

Enligt SCB:s it-undersökning har andelen kvinnor och män i åldern 16–74 år som använt myndigheters webbplatser sjunkit något sedan föregående mätning, för kvinnor från 77 till 69 procent och för män från 80 till 70 procent.

I Riksrevisionens granskning av den offentliga förvaltningens digitalisering (RiR 2016:14) konstateras att regeringen behöver stärka greppet om e-förvaltningsområdet och ge de offentliga aktörerna bättre förutsättningar. Riksrevisionen pekar bl.a. på behovet av att utveckla lagstiftningen, ta fram gemensamma standarder för informationsutbyte samt en långsiktig finansiering för e-förvaltningsprojekt. Även E-delegationen (SOU 2015:66) och Digitaliseringskommissionen (SOU 2015:91) har i betänkanden uppmärksammat behovet av att se över viss lagstiftning för att möjliggöra utveckling av digitala tjänster i samverkan.

För att stärka samordningen och styrningen av området har regeringen beslutat om en satsning på e-förvaltning: Digitalt först – ett program för digital förnyelse av det offentliga Sverige under åren 2015–2018. Programmet ska bidra till att nå målen inom it, förvaltningspolitik och e-förvaltning.

Regeringen har även inrättat ett råd för digitaliseringen av det offentliga Sverige (dnr N2015/07452/EF). I rådet ingår representanter från den offentliga sektorn samt från prioriterade utvecklingsområden. Regeringen har också gett Ekonomistyrningsverket (ESV) i uppdrag att ge stöd till regeringens satsning på e-förvaltning (dnr N2015/03210/EF). I uppdraget ingår att följa upp statsförvaltningens digitalisering och den nationella utvecklingsportföljen. ESV bedömer i sin rapport (dnr N2016/02107/EF) att både styrning och uppföljning av den digitala utvecklingen behöver bli tydligare.

I den nationella utvecklingsportföljen med strategiska projekt i samverkan ingick 34 projekt under 2015, vilket är en mycket liten andel av det totala antalet utvecklingsprojekt i statlig sektor. Merparten av projekten uppges verka för målet om en effektiv statsförvaltning. Färre uppges verka för målet om en öppnare förvaltning och målet om en enklare vardag. De vanligaste hindren för projekten uppges vara att samverkanspartner gör andra prioriteringar, låg anslutningsgrad och att styrsignaler saknas eller är för svaga.

Mål: En enklare vardag för medborgare

EU E-government benchmark (2015) mäter tillgången till digitala tjänster utifrån sju livshändelser. Sveriges placering i denna varierar.

Tabell 4.5 Tillgång till digitala tjänster

| Livshändelse | Sveriges placering (av 33 länder) |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| Flytta | 2 |
| Äga och köra bil | 3 |
| Starta företag | 10 |
| Driva företag | 14 |
| Starta ett rättsligt förfarande | 15 |
| Studera | 15 |

Källa: EU E-government benchmark (2015).

Analysen mäter även ett antal indikatorer med fokus på kvalitativa egenskaper i digitala möten. Sverige ligger på en modest nivå avseende transparens kring tjänsteleverans (42/100) och på en medelnivå avseende elektronisk identifiering (67/100), elektronisk dokumenthantering (55/100) och Single-Sign-On, dvs. en inloggning för flera ärenden (57/100).

E-delegationens arbete under 2015 med livshändelser visar bl.a. på behovet av standardisering för informationsöverföring mellan myndigheter och att bristen på samordning och gemensamma kundmöten ofta påverkar män, kvinnor och företag negativt.

Under 2016 har regeringen fattat beslut om fyra utvecklingsområden: förenklat företagande, smartare livsmedelskedja, samhällsbyggnadsprocess och miljöinformation. För ett enklare företagande via portalen verksamt.se har en överenskommelse träffats med Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) för 2016 och 2017 (dnr N2016/01182/FF). Tillväxtverket och Bolagsverket har fått i uppdrag att verka för att syftet med överenskommelsen nås. Målet är att 2017 erbjuda majoriteten av alla restaurangföretagare i Sverige digitala tjänster för att starta och driva sin verksamhet och därefter inkludera fler branscher. Statens jordbruksverk har fått i uppdrag att i nära samarbete med Livsmedelsverket verka för en smartare livsmedelskedja (dnr N2016/01646/EF). Lantmäteriet har fått i uppdrag att i nära samarbete med Boverket förenkla samhällsbyggnadsprocessen (dnr N2016/01419/EF). Vidare har regeringen gett uppdrag till Naturvårdsverket att verka för smartare miljöinformation (dnr N2016/02035/EF).

Samtliga utvecklingsområden lämnade i sina delrapporter till regeringen den 1 augusti 2016 en strategi för kommande arbete. Förutom behov av utvecklade samverkansformer och koordinering av utvecklingsinitiativ planeras aktiviteter för att främja innovation, tillgängliggöra information och utveckla standarder.

För att stärka dialogen med kommunsektorn har regeringen även beslutat om en avsiktsförklaring mellan staten och SKL om en digital förnyelse av det offentliga Sverige (dnr N2015/07455/EF).

Den nationella digitala tjänsten för säker myndighetspost Mina meddelanden innebär, vid hög anslutningsgrad, stor nytta för såväl avsändare som mottagare. Anslutningstakten är i dag för låg för att tjänsten ska vara effektiv. I januari 2016 var elva myndigheter anslutna och skickade 63 olika meddelandetyper. Antalet registrerade mottagare var ca 400 000 privatpersoner och företag (dnr N2015/03779/EF).

För att förbättra styrningen av nationella digitala tjänster har regeringen tillsatt en utredning (dir. 2016:39). Utredningen ska bl.a. ta fram förslag till utformning av organisering och ansvarsfördelning samt åtgärder och incitament för att öka anslutningen till tjänsterna. Sådana åtgärder har även föreslagits av Skatteverket inom ramen för uppdraget att följa upp statliga myndigheters anslutning till Mina meddelanden (dnr N2015/03779/EF).

En förutsättning för att digitaliseringen ska bidra till en enklare vardag för privatpersoner och företag är tillgång till tjänster för identifiering. Införandet av Svensk e-legitimation har tagit längre tid än beräknat och antalet anslutna myndigheter och leverantörer är fortfarande lågt. E-legitimationsnämnden har därför fått i uppdrag att säkerställa offentlig sektors behov av tjänster för elektronisk identifiering och underskrift på kort sikt, samt analysera och vid behov ompröva den modell som valts för Svensk e-legitimation (dnr N2015/07943/EF). En övergångstjänst har inrättats, till vilken flertalet leverantörer anslutit sig.

Den 1 juli 2016 trädde Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (eIDAS-förordningen) i kraft. Den 25 maj 2016 antog riksdagen regeringens förslag till bl.a. en ny lag om kompletterande bestämmelser till eIDAS-förordningen (prop. 2015/16:72, bet. 2015/16:TU18, rskr. 2015/16:253). Regeringen har även vidtagit åtgärder för att stötta genomförandet, bl.a. genom uppdrag till Skatteverket (dnr N2016/02307/EF) och E-legitimationsnämnden (dnr N2016/02305/EF).

Mål: Öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet

OECD har genomfört en mätning av öppna data i OURdata Index-Open, Useful, Re-Usable Government Data. Sverige placerades 2015 på 27:e plats av 29 rankade länder. I Open Knowledge Foundations index om Global Open data faller Sverige från 13:e plats till 27:e plats. I World Wide Web Consortiums (W3C) Open data barometer faller Sverige från en 3:e till 9:e plats.

Inom EU förväntas ett direktiv om tillgängligheten till offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer antas under hösten 2016.

Mål: Högre kvalitet och effektivitet i verksamheten

Statens it-kostnader uppgår till ca 24–30 miljarder kronor årligen av statens samlade verksamhetskostnader på drygt 300 miljarder kronor. ESV har haft i uppdrag att fördjupa arbetet med jämförelser av it-kostnader och att kartlägga it-projekt med hög risk. Budgeten för strategiska it-projekt i 60 myndigheter uppgår till ca 8 miljarder kronor, varav ca 2 miljarder kronor avser 2015.

Bedömningen är att myndigheternas interna styrning och kontroll av it behöver förbättras. Vidare är behovet av kompetensutveckling kring nyttorealiserings, portföljstyrning, projektstyrning och förändringsledning stort (dnr N2016/00286/EF).

Tillgång till digital kompetens är centralt för att på ett effektivt sätt klara en digital transformation. Bristen på kompetens och förmåga att tillvarata digitaliseringens möjligheter inom offentliga organisationer har uppmärksammats i ESV:s rapport och av rådet för digitalisering av det offentliga Sverige (dnr N2016/01246/EF).

Regeringskansliet har under året analyserat it-drift och datorhallar hos statliga myndigheter (dnr N2015/08456/EF). Flera myndigheter brister i redovisning av it-kostnader och i den interna styrningen. Av de tio analyserade myndigheterna saknas ofta relevant beställarkompetens och styrning när det gäller effektivitet.

Pensionsmyndigheten har haft regeringens uppdrag att analysera potentialen i användningen av molntjänster (dnr N2015/06630/EF). Det finns en betydande potential i användningen av molntjänster men myndigheternas mognad måste i många fall öka för att kunna tillgodogöra sig denna potential.

En effektiv förvaltning förutsätter tillgång till grundläggande information, s.k. grunddata. E-delegationen föreslår i sitt slutbetänkande En förvaltning som håller ihop (SOU 2015:66) att tillgång till grunddata ska vara kostnadsfri för myndigheter och att gemensamma digitala tjänster ska finansieras långsiktigt med gemensamma medel. ESV har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till anslagsfinansiering av tjänsterna genom omfördelning av myndigheternas förvaltningsanslag (dnr N2016/01919/EF).

Regeringskansliet har under året fördjupat analysen vad gäller e-faktura (dnr N2016/00367/EF). Beräkningar visar att den sammantagna samhällsekonomiska effekten av en övergång till elektronisk faktura i offentlig sektor uppgår till 1,4 miljarder kronor fram till 2023, om kravet på offentlig sektor att ta emot e-faktura kompletteras med ett krav på leverantörer att skicka elektroniska fakturor.

Regeringen har tidigare initierat ett arbete med att utveckla en gemensam tjänst för e-arkiv. Statens servicecenter inkom den 26 februari 2016 med en rapport som beskriver det pågående arbetet inom ramen för regeringsuppdraget (dnr N2014/03415/ITP och dnr N2013/03701/ITP). Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet och Statens servicecenter har beviljats 3 miljoner kronor för att fortsätta arbetet under 2016 (dnr N2016/04105/EF).

ESV har regeringens uppdrag att främja arbetet med e-handel i staten och att samordna det svenska deltagandet i det storskaliga europeiska pilotprojektet Electronic Simple European Networked Services (e-SENS) (dnr N2016/00695/EF) med syfte att stimulera användningen av gränsöverskridande e-tjänster. Bolagsverket, Tillväxtverket och Stockholms universitet har deltagit med svenska pilotprojekt inom området gränsöverskridande företagsregistrering. Lösningarna bidrar till skapandet av en gemensam elektronisk inre marknad inom EU och underlättar för svenska företags gränsöverskridande verksamhet.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Efterfrågan på fasta och mobila bredbandstjänster fortsätter att vara stark. I december 2015 fanns ca 3,5 miljoner fasta bredbandsabonnemang, där flest abonnemang gäller fiberuppkopplingar som också ökade mest 2015, med 19 procent till 1,7 miljoner. Under 2015 blev abonnemangen avseende digitala tv-tjänster via ip-tv (via fiber och xDSL) vanligast. Antalet mobilabonnemang där över 1 Gigabyte (GB) data/mån ingår (mestadels smarta mobiler), ökade med 6 procent till 6,7 miljoner. I december 2015 fanns drygt 1,6 miljoner abonnemang med hastigheter på 100 Mbit/s eller mer, en ökning med 28 procent på ett år.

Förutom traditionell fast telefoni erbjuder operatörerna ip-telefoni. I december 2015 utgjorde andelen ip-telefoniabonnemang mer än hälften av alla telefoniabonnemang och är därmed för första gången fler än traditionella överkopparnätet. Nästan alla ip-telefoniabonnemang är sampaketerade med andra tjänster som bredband och tv. Svenskarna ringer allt mer från mobiltelefoner, på bekostnad av de fasta telefonerna. Datatrafiken i mobilnäten fortsatte att öka under 2015 även om ökningstakten var lägre än föregående år. Trafiken i 4G-nät uppgick i december 2015 till 270 000 Terabyte (TB) och utgjorde därmed 60 procent av den totala datatrafiken i mobilnäten.

Intäkter på slutkundsmarknaden för elektronisk kommunikation har legat på i stort sett samma nivå de senaste åren. Intäkterna på mobila tjänster ökade mest med 3 procent till 29,6 miljarder kronor. Marknadsandelarna på mobila tjänster har sedan 2009 generellt jämnats ut så att mindre operatörer ökat sina marknadsandelar. Inom fast bredband är den trenden inte lika tydlig och den största operatören har under samma tidsperiod haft en marknadsandel mellan 37 och 39 procent.

Den svenska marknaden erbjuder stora möjligheter för användare att kunna nå internet överallt, snabbt och säkert samt att nå mängder av tjänster för att underlätta vardagen samt bedriva verksamheter. Operatörer i Sverige gör stora investeringar för att möta användarnas ökande efterfrågan på fasta och mobila elektroniska kommunikationer.

Samhället blir alltmer beroende av bredband och tillförlitlig kommunikation. Konkurrens och

effektivt fungerande marknader driver fram den positiva utvecklingen. Samtidigt förändras strukturen på marknaden i grunden vilket gör att regelverket på området behöver anpassas. Fibermarknaden blir allt mer diversifierad och lokal, trafiken blir allt mer ip-baserad och konkurrensen har ökat inom digitala tjänster till slutkunder, inte minst genom internetbaserade tjänster. Mot bakgrund av bl.a. dessa förändringar har en översyn av regelverket på EU-nivå inletts och är tänkt att resultera i förslag till reglering under den senare delen av 2016 (se mer i avsnitt 4.5.1).

Under 2015 slutförhandlades Europaparlamentets och rådets förordning om åtgärder rörande en öppen internetanslutning och om roaming i allmänna mobilnät i unionen, (EU) 2015/2120. De nya bestämmelserna innebär att regleringsmyndigheten PTS har fått ytterligare verktyg för att tillförsäkra användarna en öppen internetanslutning. Slutanvändare ska som utgångspunkt inte hindras att ta del av det innehåll, de tjänster och de applikationer som de önskar över sin internetanslutning. Vidare kommer internetleverantörer endast tillåtas särbehandla trafik över internet under särskilt angivna omständigheter och om vissa förutsättningar är uppfyllda, som bl.a. icke-diskriminering. I de nya reglerna ingår även bestämmelser om vilken information som leverantörer av internetanslutningstjänster ska tillhandahålla och offentliggöra i avtal. Den nya regleringen av roaming utgörs av en huvudregel med förbud mot att tillämpa särskilda roamingavgifter för slutkunder fr.o.m. den 15 juli 2017. Det gäller telefonsamtal, sms och datatrafik. Under en övergångsperiod kommer operatörerna att kunna ta ut en reglerad extraavgift utöver den kostnad som konsumenten har på sin hemmarknad.

Den 23 mars 2016 antog riksdagen regeringens förslag till lagändring med kompletterande nationella tillsynsbestämmelser till följd av förordningen (prop. 2015/16:92, bet. 2015/16:TU12, rskr. 2015/16:184).

Prisutveckling

Antalet abonnemang med högre överföringskapacitet fortsätter att öka. Abonnemang med överföringshastigheten 100 Mbit/s eller mer utgör 46 procent av samtliga abonnemang och är

därmed vanligast. Sverige hade 2015 det billigaste erbjudandet på fast bredband med en hastighet på minst 100 Mbit/s jämfört med ett urval av OECD-länder, vilket kan jämföras med föregående år då Sverige hade det tredje billigaste erbjudandet. Det billigaste svenska erbjudandet 2015 var något dyrare jämfört med 2014. De flesta priserna för fasta bredbandsabonnemang är lokala. PTS kartläggning visar att lokala erbjudanden ofta är billigare än nationella. Efterfrågan på fasta bredbandsabonnemang med lägre hastigheter fortsätter att minska och kan i dag vara dyrare vid nyteckning än höghastighetsabonnemang.

När det gäller mobila tjänster har priset för det billigaste erbjudandet med en datamängd om minst 2 GB per månad och 100 samtal minskat jämfört med 2014 (41 procent). I en jämförelse med ett urval av OECD-länder hade endast Finland ett billigare erbjudande än Sverige.

PTS har kartlagt kostnaden för fiberanslutning av enfamiljshus. Det fortsätter att vara stora skillnader i vad som ingår i olika aktörers erbjudanden. Priset som konsumenten betalar för att ansluta sin villa beror i stor utsträckning på hur mycket arbete, material, och utrustning som ingår i erbjudandet. Vid en jämförelse mellan aktörers standarderbjudanden framkommer att standardpriserna för anslutning i flera fall gått upp något. Enligt aktörerna beror det bl.a. på att efterfrågan på fiber ökar och att utbyggnad i större utsträckning sker till mer svåranslutna områden.

Radiofrekvenser

Datatrafiken i mobilnäten fortsätter att öka kraftigt. Mellan 2014 och 2015 ökade trafikvolymer med 29 procent vilket är en lägre tillväxttakt än mellan 2013 och 2014, då ökningen var 35 procent. Den ökade efterfrågan på mobila bredbandstjänster medför att efterfrågan på radiofrekvenser (spektrum) också ökar. Förvaltningen av radiospektrum påverkas i hög utsträckning av internationella förhandlingar och samarbeten. Olika slags utrustning, som t.ex. trådlösa nätverk och mobiltelefoner, tillverkas och säljs i stora volymer på gränsöverskridande marknader. Sverige har därmed begränsade möjligheter att förvalta radiofrekvenser enbart utifrån nationella överväganden.

I november 2015 genomfördes internationella teleunionens världsradiokonferens. Ett av resultaten av konferensen är att spektrumbelåningen för 5:e generationens mobila tjänster kommer att studeras inför nästa världsradiokonferens 2019.

Regeringen beslutade i februari 2014 att det s.k. 700 MHz-bandet (694–790 MHz) fr.o.m. april 2017 ska frigöras från marksänd tv och göras tillgängligt för andra ändamål. Enligt PTS rapport från januari 2016 om den omplanering av näten för marksänd tv som krävs för att frigöra 700 MHz-bandet 2017, kan marksänd tv fortsättningsvis sändas med sex sändarnät i frekvensområdet under 694 MHz.

PTS bedriver även koordineringsarbete med grannländerna för att dels se till att det finns ett relevant och adekvat skydd för grannländernas tv-användning, dels för att möjliggöra användningen av mobila tjänster i 700 MHz-bandet fr.o.m. den 1 april 2017. Teracom AB har påbörjat arbetet med att sluta sända marksänd tv i 700 MHz-bandet och beräknas vara klar den 30 mars 2017. PTS har påbörjat arbetet med tilldelning av frekvenser i 700 MHz-bandet och tillstånden beräknas träda i kraft den 1 april 2017.

Mobiltäckning

Enligt PTS rapport Mobiltäckning 2015 (PTS-ER-2016:11) är den totala yttäckningen i Sverige för taltjänster och sms 85 procent, medan befolkningstäckningen överstiger 99 procent. Yttäckningen för 10 Mbit/s har ökat kraftigt och uppgår nu till 77 procent av landets yta, vilket är en ökning med 26 procent från föregående år. Även täckningen för 30 Mbit/s har ökat under året.

PTS redovisade den 31 augusti 2015 regeringsuppdraget Förutsättningar för samhällsmaster (PTS-ER-2015:24). Slutsatsen i rapporten är att det finns olika sätt att finansiera och etablera samhällsmaster, men att effekterna av den pågående utbyggnaden i 800 MHz-bandet samt den kommande utbyggnaden i 700 MHz-bandet bör analyseras innan eventuella insatser genomförs.

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Telefoni och en anslutning som medger funktionell tillgång till internet är i dag en nödvändighet. Den lägsta nivå som bör eftersträvas är 1 Mbit/s enligt regeringens beslut 2011 om att uppgradera nivån för funktionell tillgång till internet. Där marknaden inte tillhandahåller telefoni kan denna under vissa förutsättningar upphandlas av PTS. I mars 2015 tillhandahöll PTS telefoni till ett tiotal slutanvändare, vilket är samma omfattning som tidigare år.

PTS bredbandskartläggning 2015 visade att nästan alla hushåll och företag har möjlighet att teckna ett bredbandsabonnemang om minst 1 Mbit/s.

Under 2014 och 2015 har PTS utvärderat bredband via satellit och ip-telefoni över sådana bredband. Enligt utvärderingen kommer satellitlösningar att vara ett kommersiellt alternativ för personer i glesbygd som saknar möjligheter till telefoni eller internetuppkoppling.

Telias arbete med avveckling av kopparbunden telefoni via gamla stolplinjer samt telefonstationer med gammal teknik och få abonnenter, det s.k. teknikskiftet, avslutades efter sex år under hösten 2015. Enligt Telia fick 21 400 abonnenter en fast mobil telefonlösning (telefoni ansluts till en fast anslutningspunkt hos abonnenten via mobilnätet i stället för kopparförbindelsen).

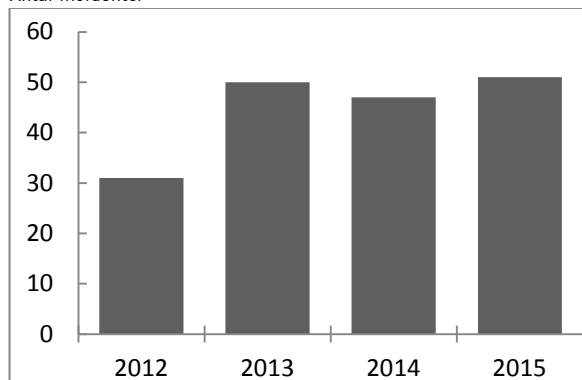
Telias avveckling av kopparnätet har därefter gått in i en ny fas och omfattar nu även bl.a. bredband och tv-mottagning. Ersättningslösningar tillhandahålls främst via Telias mobilnät eller om det saknas täckning via andra operatörer eller andra accesser, t.ex. fiber eller satellit. Enligt Telia kommer ca 10 000 abonnenter att beröras under andra halvåret 2016. Under första halvåret 2017 är motsvarande siffra 12 500.

Robusthet

Antalet rapporterade störningar eller avbrott av betydande omfattning är relativt stabilt sedan 2012, då operatörernas incidentrapportering påbörjades. Rapporteringen avser större avbrott och skillnaden mellan åren beror främst på antalet stormar.

Diagram 4.1 Antal incidenter

Antal incidenter



Källa: Post- och telestyrelsen.

Risk- och sårbarhetsanalysen för sektorn för elektroniska kommunikationer för 2015 visar att logiska hot, exempelvis sådana som kopplas till fel och brister i den mjukvara som styr kommunikationsnätets funktion, ses som en större risk än flera vanligt förekommande fysiska hot, t.ex. fel i hårdvara eller vissa klimatologiska händelser. Antagonistiska hot, i form av överbelastningsattacker och annan it-brottslighet, pågår ständigt och bedöms också öka i omfattning. Under 2016 uppmärksammades bl.a. en samlad överbelastningsattack mot flera dagstidningar i Sverige. De stora operatörerna har generellt sett en mer utvecklad krishanteringsförmåga än de mindre.

Utifrån risk- och sårbarhetsanalysen arbetar PTS med förebyggande åtgärder i samarbete med operatörerna, t.ex. genom att öka robustheten och redundansen i näten, skalskydda installationer, reservkraftverk, mobila reservnoder, spårbara och säkra tidssignaler etc. Olika vägledningar har också tagits fram, bl.a. om hur man kan anskaffa robust kommunikation.

Vartannat år genomförs en större krisberedskapsövning (Telö) och däremellan implementeras åtgärder inom identifierade förbättringsområden.

Elförsörjning och elektronisk kommunikation är två samhällsviktiga infrastrukturer som är beroende av varandra. Elavbrott kan leda till störningar och avbrott i elektroniska kommunikationer. I juni 2015 fattade PTS beslut om nya föreskrifter om driftsäkerhet (PTSFS 2015:2) som förtydligar vilka åtgärder som tillhandahållare av elektronisk kommunikation ska vidta för att leva upp till kraven på grundläggande driftsäkerhet i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Föreskrifternas krav kring reservkraft och redundans träder i kraft den 10 juni 2020, om inte tillhandahållaren vidtar någon

förändring av tillgången eller reservkraftssystemet, för i vilket fall kraven gäller omedelbart (efter 1 januari 2016).

Inom EU antog Europaparlamentet den 6 juli 2016 ett direktiv kring nät- och informations-säkerhet (NIS). En utredning (dir. 2016:29) har tillsatts av regeringen inför direktivets genomförande i svensk rätt.

Sverige främjar nät- och informationssäkerhet genom arbete inom Europeiska Unionens byrå för nät- och informationssäkerhet (Enisa).

Vardagssäkerhet

Statistik från SCB för 2012–2013 visar att andelen män och kvinnor i åldern 16–74 år som inte har internet hemma av säkerhets- och integritetsskäl var ca 1 procent (för vardera könet). För 2014 var andelen kvinnor ca 2 procent och för män ca 1 procent. För 2015 var andelen ungefär 0 procent för båda könen.

Statistik från SCB för 2015 visar också befolkningens (åldern 16–85 år) upplevda säkerhetsrelaterade problem vid användning av internet. Det i särklass mest upplevda problemet var att ha drabbats av virus eller annan datorinfektion, t.ex. en mask eller en trojan.

Hälften av svenska företag har en policy för it-säkerhet, en ökning med 5 procent sedan 2010.

I OECD:s Digital Economy Outlook 2015 rapporteras att 64 procent av respondenterna var mer oroliga för sin integritet 2014 än de var föregående år. Samtidigt säger samma rapport att personer som uttrycker oro för sin integritet ändå ägnar sig åt beteende som kan anses riskera integriteten. Rapporten visar också att internetanvändarna har blivit mer medvetna och vidtar fler åtgärder för att skydda sina personuppgifter och nätaccess, bl.a. genom säkrare inloggningsmedel med olika lösenord samt uppdateringar av dessa.

Bredband

Enligt PTS bredbandskartläggning 2015 (PTS-ER-2016:10) hade 67 procent av alla hushåll och företag tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2015. Det är en ökning med 6 procentenheter jämfört med föregående år. Andelen hushåll och företag som har tillgång till

30 Mbit/s har under samma period ökat från 75 till 87 procent (se tabell 4.1).

Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är även fortsatt ojämnt fördelad mellan tätort/ småort och mer glesbefolkade områden, trots att tillgången till fiber har ökat snabbare utanför tätort/ småort. Enligt PTS bredbandskartläggning 2015 var i oktober 2015 andelen hushåll utanför tätort och småort med tillgång till 100 Mbit/s ca 21 procent, en ökning med ca 8 procentenheter från föregående år.

Även utbyggnaden av mobilt bredband har fortsatt, framför allt utanför tätort och småort. I oktober 2015 hade över 99 procent av alla hushåll och företag, både i och utanför tätort och småort, tillgång till mobilt bredband via LTE (long term evolution, ung. 4G). Även antalet hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband har minskat. Enligt PTS bredbandskartläggning 2015 saknade mindre än 130 hushåll och företag tillgång till någon form av bredband i oktober 2015, vilket är en minskning med ungefär 170 från föregående år.

Det är marknaden som står för huvuddelen av investeringarna i bredbandsinfrastruktur och investeringstakten ökar. Enligt PTS rapport Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2016 (PTS-ER-2016:17) uppgick investeringarna av marknadens aktörer till drygt 12 miljarder kronor under 2015, vilket är en ökning med knappt två miljarder kronor från året före. Det finns dock områden i gles- och landsbygd där marknaden inte planerar att bygga ut på egen hand och regeringen har därför avsatt och möjliggjort stöd till bredbandsutbyggnad som kan användas i dessa områden.

Regeringen har även gjort satsningar för att främja och underlätta för utbyggnaden av både offentliga och privata aktörer. Regeringen utökade satsningen på de regionala bredbandskoordinatorerna med 6 miljoner kronor jämfört med året före. Totalt beviljas de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna ca 18 miljoner kronor (dnr N2016/00704/ITP) och det nationella sekretariat som PTS administrerar i syfte att vara en stödfunktion för de regionala bredbandskoordinatorerna, beviljas 3 miljoner kronor (dnr N2016/00098/ITP). Bredbandskoordinatorerna ska verka för övergripande samordning, samverkan och samarbete i bredbandsfrågor samt fungera som kontaktpunkt för sådana frågor i det aktuella länet för såväl offentliga som privata aktörer. De regionala bred-

bandskoordinatorerna inrättades 2015 sedan regeringen kunnat konstatera ett behov av att effektivisera det regionala arbetet med utbyggnad av bredband (dnr N2015/04465/ITP och dnr N2015/04466).

För att underlätta för offentliga aktörer att bidra till utbyggnaden av bredband finns behov av att skapa en gemensam kunskapsbas kring metoder och arbetssätt. Regeringen har därför uppdragit åt PTS att ta fram och genomföra en utbildning för offentliga aktörer, inklusive bredbandskoordinatorerna, som bidrar till att sprida relevant kunskap om bredbandsutbyggnad i hela landet (dnr N2015/06816/ITP).

Stöd till bredbandsutbyggnad kan ges både inom ramen för landsbygdsprogrammet och för de tre nordliga regionala programmen, men har olika fokus. För att få ett helhetsperspektiv på investeringarna är det viktigt att insatserna i så stor utsträckning som möjligt samordnas och att dess effekter följs upp på ett koordinerat sätt. Regeringen har uppdragit åt Tillväxtverket och Statens jordbruksverk att säkerställa detta i samverkan med PTS (dnr N2015/08967/ITP).

Den 25 maj 2016 antog riksdagen förslagen i propositionen Billigare utbyggnad av bredbandsnät (prop. 2015/16:73, bet. 2015/16:TU19, rskr. 2015/16:246) som genomför Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/61/EU av den 15 maj 2014 om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät. En ny lag, lagen (2016:534) om åtgärder för utbyggnad av bredbandsnät, trädde i kraft den 1 juli 2016. Dessutom har ett antal andra lagar ändrats i syfte att genomföra direktivet.

Regeringen har vidare uppdragit åt PTS att som ett led i genomförandet av direktivet utveckla en webbportal där nättinnehavare och bredbandsutbyggare kan söka information om exempelvis befintlig fysisk infrastruktur och pågående bygg- och anläggningsprojekt samt tillstånd som kan behövas vid utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation (dnr N2015/07845/ITP).

Utredningen om effektivare användning av statens bredbandsinfrastruktur överlämnade sitt betänkande i januari 2016 (Statens bredbandsinfrastruktur som resurs, SOU 2016:1). I betänkandet läggs förslag på hur den statliga bredbandsinfrastrukturen ska tas tillvara och utnyttjas bättre, bl.a. för att kunna nå regeringens mål om att 90 procent av alla hushåll och företag ska kunna ansluta sig till bredband om minst 100

Mbit/s senast 2020. Förslagen handlar bl.a. om att regeringen måste ta ett helhetsgrepp och se infrastrukturen som en resurs. Förslagen har remitterats och kommer att behandlas under budgetåret 2016/17.

Regeringen beslutade den 12 november 2015 om förlängt mandat för Bredbandsforums verksamhet t.o.m. den 31 december 2020 (dnr N2015/07486/ITP). Bredbandsforum ska fortsatt bidra till nationell samordning för effektiv bredbandsutbyggnad i hela landet.

Analys

It-politik

Regeringen konstaterar att den ökning som länge förekommit av individers och företags användning på it-området tenderar att avta och användningen stabiliseras på en viss nivå. Samma tendens kan ses hos andra länder i Europa som ligger högt i tillgång och användning av it och internet. Bland dessa kan man också se hur skillnader mellan länder minskar när ökningarna avtar, även om den stabiliserade nivån skiljer en del mellan länder. När ökningarna avtagit kan statistiken fluktuera en aning från år till år utan att förändringarna är statistiskt säkerställda. Andra områden utvecklas fortfarande och inom dessa fortsätter individer och företag i Sverige att öka sin it-användning.

Sverige ligger fortfarande bra till i jämförelse med andra länder enligt index som sammanställs av World Economic Forum och EU-kommissionen (se avsnitt 4.4.2 Resultat). Det är dock tydligt i de olika indexens detaljer att it-användning i andra länder i vissa fall ökar fortare än i Sverige. I EU-kommissionens Digital Economy & Society Index, tappar Sverige en placering och hamnar på tredje plats av EU:s 28 medlemsstater och i World Economic Forums Networked Readiness Index, hamnar Sverige på tredje plats av 139 jämförda länder.

Regeringen bedömer att Sverige behöver förnya sina ansträngningar och se över sin politik på det digitala området.

Digital delaktighet

I jämförelse med andra länder har Sverige en hög andel av befolkningen som är digitalt delaktig.

Det är framför allt bland äldre kvinnor och män med funktionsnedsättningar och äldre med invandrarbakgrund som det digitala innanförskapet behöver öka. För personer med funktionsnedsättning som är vana att använda digital teknik, fungerar it-tjänster förhållandevis väl och kan möjliggöra ökad inkludering i samhället.

PTS har genom bl.a. innovationstävlingar, utvärderingar av befintliga kommersiella tjänster, samt finansiering av utvecklingsprojekt sett till att tjänster utvecklats för att underlätta användning av it-produkter och tjänster för personer med funktionsnedsättning.

Med en växande andel äldre i befolkningen är det viktigt att se till att även dessa kan vara digitalt delaktiga. Regeringen föreslog i propositionen Vårändringsbudget för 2016 (prop. 2015/16:99, s. 37) kompletteringar av RUT-avdraget så att det även innefattar it-tjänster såsom t.ex. installation, reparation och underhåll av data- och informationsteknisk utrustning, data-program osv. Ändringarna trädde i kraft den 1 augusti 2016.

Undersökningar har visat att det till största delen är personer över 65 år som är intresserade av dessa it-tjänster. Därutöver är kvinnor i högre utsträckning än män intresserade och har dessutom högst betalningsvilja. I och med detta kan den digitala delaktigheten öka inom vissa grupper i samhället och även bidra till ökad jämställdhet.

Arbetet med att öka den digitala delaktigheten kräver samarbete och dialog mellan olika aktörer såsom myndigheter, bibliotek, privata aktörer, organisationer, forskarsamhället och företrädare för olika användargrupper.

Den 25 juni 2015 tilldelades Digidel-nätverket genom föreningen Sambruk i Sverige ett finansieringsbidrag för insatser för att främja digitalt innanförskap. Dessa insatser kan nå flera olika grupper, bl.a. äldre personer.

Jämställd it-utveckling

Könsbalansen är ojämn inom it-området såväl inom utbildningarna som på arbetsmarknaden. Jämställdheten är viktig för den digitala utvecklingen, både ur ett maktperspektiv och ur ett tillväxtperspektiv. Samhällets behov av att ta tillvara den bästa kompetensen och digitaliseringsens möjligheter motverkas om könsstero-

typa föreställningar får prägla studieival, utbildning och arbetsmarknad. Med avseende på användningen av digitala produkter och tjänster är dock könsfördelningen jämn.

Arbetsmarknaden har ett stort behov av arbetskraft inom it-sektorn. Om en ökad andel kvinnor väljer högre it-utbildningar kan det bidra till att möta delar av de behov som it-sektorn har.

För att utbildningarna ska få en jämnare könsfördelning behövs ett jämställdhetsperspektiv i utbildningarna, t.ex. när det gäller utbildningsinnehåll, kultur och utåtriktad information till potentiella studenter.

Mycket tyder på att utbildningsinnehåll, utformning och självbild på institutionen och hos yrkesverksamma inom aktuellt område har stor inverkan på unga kvinnor och mäns studie- och yrkesval.

Insatser för ökat intresse för informationsteknik bland både flickor och pojkar behöver även initieras i tidig ålder såsom på förskole- och grundskolenivå.

It för miljön

Statliga myndigheter använder it i allt större utsträckning för att minska sin miljöpåverkan. Det finns fortsatt potential att minska koldioxidutsläppen från verksamheten genom att ändra resemonstren så att distansmöten i stället för fysiska möten där traditionella tjänsteresor av olika slag används. Det är också anledningen till att regeringen inom ramen för miljöledningsarbetet till ett drygt sextiotal myndigheter i årets regleringsbrev lyfter betydelsen av att använda den metodik som utvecklats inom ramen för Trafikverkets REMM-projekt (se avsnitt 4.4.2 Resultat). Att samla samordningsansvaret hos en myndighet med sakkompetens är fortsatt viktigt för att tillvarata och sprida erfarenheter från det utvecklingsarbete som bedrivs inom myndigheterna.

Naturvårdsverket har i rapporterna Spets-tekniker för miljömålen (rapport 5933) och Digitalisering och hållbar konsumtion (rapport 6675) pekat på att digitaliseringen bl.a. kan bidra till resurseffektivisering och minskad miljöpåverkan genom att ersätta eller intensifiera användningen av produkter, ytor, resor och transporter. För att potentialen ska kunna realiseras fullt ut behöver verksamheter som påverkar

uppfyllelsen av miljö kvalitetsmålen och generationsmålet aktivt förhålla sig till hur digitaliseringen kan användas i syfte att minska miljö- och klimatpåverkan.

Internets förvaltning

Det svenska engagemanget i Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN), Internet Governance Forum (IGF) och i andra sammanhang har bidragit i arbetet med att behålla ett globalt internet som präglas av frihet och öppenhet. (Se mer i avsnitt 4.4.2 Resultat.) Det globala internetsamfundet i kretsen kring ICANN formulerade förslag till hantering av internets rot-zon som är väl förankrat och förväntas kunna accepteras av USA:s ansvariga myndigheter och implementeras under 2016.

Digitalisering av det offentliga Sverige

De samhällsutmaningar som det offentliga Sverige möter kräver att digitaliseringens möjligheter tillvaratas på bästa sätt. Även om Sverige ligger långt framme bland ledande it-nationer visar internationella jämförelser att den offentliga sektorn tappar fart. För att nå målen om en enklare, öppnare och effektivare förvaltning krävs en effektivare styrning, ökad digital mognad, innovativa digitala lösningar och en stabil bas i form av digital infrastruktur. Det krävs gemensamma tjänster som utgår från individers behov och ger hög användning och därmed stor samhällsnytta.

Riksdagen har lämnat ett tillkännagivande till regeringen (bet. 2015/16:FiU25, rskr. 2015/16:208) om att regeringen dels bör se till att de statliga myndigheterna på ett bättre sätt samverkar över myndighetsgränserna med e-förvaltningsprojekt, dels säkerställer att de lägger ett ökat fokus på att ta fram fler e-tjänster.

Regeringen bedömer att det finns ett behov av fortsatta insatser för att stärka digitaliseringen av det offentliga Sverige inom programmet Digitalt först.

Digital förnyelse – styrning och digital mognad

Regeringen delar Riksrevisionens, E-delegationens och ESV:s bedömning om att det finns behov av att utveckla styrning och samordning

av digitaliseringen i det offentliga Sverige (dnr N2015/06094/EF, SOU 2015:66 och dnr N2016/02107/EF).

Inom offentlig sektor behöver den digitala kompetensen öka. Digital förnyelse kräver digital kompetens både i regeringens styrning av statliga myndigheter och hos myndighetsledning. Det finns ett behov av en samlad bild över hur de statliga myndigheterna arbetar för att säkerställa digital kompetens, samt att följa utvecklingen över tid.

Ett annat viktigt område är att säkerställa att lagstiftningen ger tillräckligt stöd för digitaliseringen av offentlig sektor och en samverkande förvaltning.

Ett smartare Sverige – innovativa digitala lösningar

Regeringen bedömer att det behövs fler innovativa och samverkande digitala lösningar för att möta samhällsutmaningar. Lösningarna ska leda till att realisera nyttor i form av t.ex. förbättrad kvalitet, ökad nöjdhet och högre effektivitet. Utveckling bör ske i samverkan med användare, näringsliv och akademi.

Arbetet med vidareutnyttjande av data enligt lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen (PSI-lagen) behöver förstärkas. Offentlig förvaltning är en av de största dataproducenterna i dagens samhälle och genom att tillgängliggöra offentliga data för vidareutnyttjande kan tillväxt, innovation och deltagande främjas.

En stabil bas – en digital infrastruktur

Tillgång till en digital infrastruktur i form av gemensamma digitala lösningar är en förutsättning för att uppnå en samverkande förvaltning.

Anslutningstakten till gemensamma digitala lösningar är för långsam, såväl när det gäller statliga och kommunala myndigheter som slutanvändare i form av privatpersoner och företag. Regeringen bedömer att en tydligare styrning krävs för att öka anslutningen och bidra till att målen uppnås.

En annan faktor som hämmar utveckling och användning av gemensamma lösningar och grundläggande information, s.k. grunddata, är avgiftsfinansieringen. För ett effektivt utnyttjande bör dessa resurser, i likhet med övrig infrastruktur, finansieras gemensamt via anslag. Avgiftsuttag mellan statliga myndigheter driver även administrativa kostnader och bidrar till att

myndigheter använder mellanhänder, med risk för sämre registerkvalitet.

Regeringen ser att samverkan med näringsliv inom denna infrastruktur bidrar till innovation och tillväxt.

Regeringen anser att det finns stor samhälls-ekonomisk nytta i övergång till elektronisk fakturering i samband med offentlig upphandling. Den sammantagna samhällsekonomiska effekten av en övergång till elektronisk faktura vid offentlig upphandling uppgår till närmare 1,4 miljarder kronor fram till 2023. Den största effekten bedöms uppstå hos de offentliga fakturamottagarna. Mot bakgrund av de tidsbesparingar som elektronisk fakturering medger för leverantörerna, förväntas regleringen även medföra en minskning av företagens administrativa kostnader.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Den svenska marknaden för elektronisk kommunikation fortsätter att utvecklas mot bakgrund av en stark efterfrågan, konkurrens och goda investeringsnivåer. I Sverige finns relativt många aktörer som bygger och tillhandahåller elektroniska kommunikationsnät och i förhållande till antalet fibernät är antalet uppköp och sammanslagningar på marknaden relativt få. Investeringarna i sektorn ligger fortsatt relativt högt i Sverige jämfört med övriga OECD-länder. För närvarande gör operatörer och kommunala stadsnät stora investeringar eftersom de ser en stark efterfrågan från användarna både på mobilt bredband och på fiberanslutningar särskilt till villor. Efterfrågan drivs inte minst av tjänster för strömmande video. I viss mån sker nu en kapplöpning mellan aktörerna för att koppla upp dessa kunder. Inom mobil kommunikation underlättas investeringarna av att nya radiofrekvensområden öppnas för elektronisk kommunikation (se vidare under Radiofrekvenser).

På längre sikt finns en risk att nya konkurrensproblem får en dämpande effekt på kundnyttan i de fall bara ett fibernät når enskilda slutkunder. Framtidens reglering kommer att behöva anpassas till denna risk. Frågan diskuteras inom ramen för den översyn av EU-regelverket för elektroniska kommunikationer som nu påbörjats.

Konsumenternas situation

Konsumenternas ökade efterfrågan av digitala tjänster har drivit fram behov av mer datakapacitet och högre överföringshastigheter. Motsvarande behov finns också inom industri och handel, sjukvården, finanssektorn, offentlig förvaltning och andra områden. Utvecklingen mot fjärrbehandling av allt större mängder data ("Big Data") och uppkoppling av allt fler föremål ("sakernas internet") driver också på efterfrågan på kommunikationstjänster och bandbredd. Samtidigt minskar efterfrågan och betalningsviljan för traditionella rösttjänster som vid en jämförelse inte behöver hög överföringshastighet eller kapacitet. Det ändrade konsumtionsbeteendet har medfört att operatörernas betalningsmodeller förändrats. Som regel erbjuder de s.k. sampaketerade erbjudanden med fasta priser för tal och sms och för en viss mängd data.

För den enskilda konsumenten innebär mångfalden av prismodeller och erbjudanden på telekommarknaden att det kan vara svårt att få en tydlig översikt om tjänster, priser och villkor. Detta i kombination med långa bindningstider kan medföra missnöje med den inköpta tjänsten, i synnerhet då tjänsten eller priset inte överensstämmer med förväntningarna.

Det har framkommit att problemet är särskilt stort vid situationer där konsumenter har begränsade möjligheter att granska och tillgodosöka sig informationen om avtalet, t.ex. vid telefon- och distansförsäljning. Vilseledande telefonförsäljning där privatpersoner och småföretagare, ofta äldre blivit anslutna till en operatör utan att ha tackat ja, eller förstått vad han eller hon tackade ja till, var enligt PTS de vanligaste klagomålen inom telefoni och bredband under 2015. En stor andel sådana klagomål rör små telebolag.

Då kundnöjdheten på telekomområdet är lägre än på andra marknader har PTS och Konsumentverket under flera år prioriterat denna tillsyn, något som föranlett branschen att vidta åtgärder. År 2015 presenterade de sex största nätägande operatörerna en handlingsplan för att komma till rätta med problemen. Flera mobiltelefonoperatörer erbjuder numera abonnemang utan bindningstid vilket gör det lättare för kunder att byta leverantör. Det går att

skönja en svag positiv trend vad gäller kundnöjdheten i telekomsektorn som helhet men sammantaget är förtroendet för branschen lågt jämfört med andra branscher.

Radiofrekvenser

Behovet av och efterfrågan på frekvensutrymme ökar och de flesta användbara frekvensbanden är upptagna av gällande tillstånd. För effektiv frekvensförvaltning kan det på sikt behöva övervägas omplanering eller frigörande av frekvensband. Vid sådana överväganden måste det samlade behovet av frekvenser för all användning analyseras. Det inkluderar enskilda, företag och det offentliga behov samt internationell hänsyn. Effektivare frekvensanvändning som möter samtliga behov av frekvenser på bästa sätt är därmed en viktig del i det nationella och internationella arbetet.

Mobiltäckning

Mobiltäckningen för både tal och mobilt bredband är generellt sett god där människor vistas, men det finns skillnader mellan gles- och tätbefolkade områden. Under 2015 har dock yttäckningen för 10 Mbit/s ökat markant (se 4.4.2 Resultat) och den största ökningen har skett i de norra delarna av landet. Ökningen av täckning för 10 Mbit/s beror till stor del på att operatören Net1 har gjort ett teknikskifte som innebär att operatörer numera erbjuder tjänster som medger denna hastighet.

För att bidra till att skapa förutsättningar för bättre mobiltäckning ingår det i de regionala bredbandskoordinatorernas uppdrag att hjälpa till att identifiera var i det egna länet det finns brister i mobiltäckningen i områden där människor befinner sig.

Regeringsbeslutet från 2007 om att frigöra 800 MHz-bandet för mobila bredbandstjänster har tillsammans med PTS täckningsvillkor inneburit en omfattande utbyggnad av LTE (ung. 4G). Regeringens beslut från 2014 om att frigöra 700 MHz-bandet för annan användning än marksänd tv (se avsnitt 4.4.2 Resultat) kommer sannolikt att bidra ytterligare till denna utveckling.

Telefoni och funktionell tillgång till internet

Tillgång till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen är överlag mycket god i hela landet. Enligt PTS är det ett fåtal (5–10) abonnenter per år som riskerar att bli utan telefoni då det saknas en marknadsmässig lösning. Under vissa förutsättningar kan en lösning upphandlas av PTS.

Robusthet

Pålitliga elektroniska kommunikationer är i dag en förutsättning för såväl enskilda hushåll som för näringslivet samt för upprätthållandet av samhällsfunktioner. När samhället blir allt mer beroende av tekniska system måste dessa också vara säkra. Vid driftsavbrott i informationssystem blir konsekvenserna större och mer svåröverskådliga. Infrastrukturen för elektroniska kommunikationstjänster är mycket komplex. Störningar och avbrott kan uppstå till följd av allt från naturhändelser såsom stormar, höga vattenflöden och jordskred till kopparstöld, sabotage, terrorhandlingar och enskilda handhavandefel.

Elberoendet ökar efterhand som de kopparbaserade kommunikationsnäten till företag och privatpersoner ersätts med fiberkablar eller trådlös kommunikation. Användningen av terminaler som kräver elförsörjning, exempelvis bärbara telefoner, routrar och modem för internetaccess m.m., ökar också.

Enligt ansvarsprincipen är det i första hand teleoperatörerna som ansvarar för funktions- och driftsäkerheten hos de elektroniska kommunikationerna. Ett kontinuerligt arbete sker med både förebyggande åtgärder och med att förbättra rutiner och system för att hantera avbrott och allvarliga störningar i de elektroniska kommunikationerna.

Vardagssäkerhet

Det kan återigen konstateras att säkerhets- och integritetsskäl blivit ett allt mindre viktigt skäl till varför privatpersoner inte är uppkopplade mot internet. Detta, tillsammans med övrig statistik som redovisas i avsnitt 4.4.2 Resultat, skulle kunna indikera att förtroendet för internet har ökat. En bidragande orsak kan vara att it-

användningen ökar samtidigt som den enskildes nytta av användningen är större än de eventuella negativa effekter som uppstår av de incidenter som inträffar.

Bredband

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet är en central faktor för att stimulera nya affärsmöjligheter, tjänster och innovationer, vilket är viktigt för hela landet. Bredband är en förutsättning för digital delaktighet. Sverige har generellt sett god tillgång till bredband med lägre överföringshastigheter, men tillgången till bredband med hög överföringshastighet skiljer sig fortfarande åt mellan städer och mer glest befolkade områden.

Ökningen av tillgången till bredband med hastigheten 100 Mbit/s beror enligt PTS bredbandskartläggning 2015 främst på utbyggnad av fiber i områden med företrädesvis enfamiljshus. Tillgången till fiber har ökat snabbare i områden utanför tätort och småort och enligt PTS bredbandskartläggning 2015 beror detta på att utbyggnaden med hjälp av stödmedel har börjat ge synbar effekt.

Det finns ett fortsatt behov av samverkan och samordning mellan aktörer för att främja en effektiv utbyggnad av bredband i hela landet. På nationell nivå fortsätter därför Bredbandsforums verksamhet. På regional nivå är de regionala bredbandskoordinatorernas arbete ett viktigt led i att verka för att målen i regeringens bredbandsstrategi nås. Genom att Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/61/EU genomförts kan kostnaderna för utbyggnad av fast och trådlöst bredband komma att sänkas. Detta kan åstadkommas genom en ökad användning av befintlig fysisk infrastruktur, ökad samordning av bygg- och anläggningsprojekt samt att byggnader utrustas med infrastruktur för att underlätta installation av bredband.

4.4.3 Post

Resultat

Sedan den 1 januari 2013 ska alla postmarknader inom EU vara öppna för konkurrens enligt det tredje postdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari

2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster). Det innebär att inget medlemsland får upprätthålla ett monopol på någon del av den nationella postmarknaden.

I april 2016 fanns det 33 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. PostNord Group AB är genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. daglig postservice till alla hushåll, företag och organisationer. PostNord:s marknadsandel mätt i antalet brevöversändelser var 83,6 procent 2015, jämfört med 84,9 procent 2014. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 15,4 procent 2015, jämfört med 14,4 procent 2014. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 1,0 procent 2015, jämfört med 0,7 procent 2014.

Under 2015 delades 2,3 miljarder brev ut jämfört med 2,4 miljarder 2014. Minskningen mellan åren var 4,9 procent och något högre än minskningen mellan 2013 och 2014 då den var 4,4 procent.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2015 var det ca 970 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en marginell ökning från ca 900 hushåll 2014. Det kan även förekomma frivilliga överenskommelser om att avstå från daglig utdelning mot kortare avstånd till den egna postlådan.

PTS rapporterar att klagomålen på postutdelningen ökat under 2015 och första delen av 2016 och myndigheten har inlett flera tillsyns-ärenden med anledning av de ökade kvalitetsbristerna. Den sammantagna tillsynen inom postområdet 2015 visar att målen för postservicen är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet.

Den 21 april 2015 meddelade EU-domstolen dom i mål C-114/14 om mervärdesskatt på posttjänster. EU-domstolen kom fram till att Sverige gjort sig skyldigt till en överträdelse av EU-rätten genom att inte undanta vissa posttjänster samt frimärken från mervärdesskatt. Den 1 april 2016 ändrades mervärdesskattelagen (1994:200) så att vissa posttjänster samt frimärken undantas från mervärdesskatteplikt.

Den 14 augusti 2015 tillsatte regeringen utredningen N2015:06 (postlagsutredningen) med uppgift att göra en översyn av postlagstiftningen för att bedöma om den motsvarar rådande och framtida behov i ett digitaliserat samhälle och utifrån detta föreslå förändringar (dir. 2015:87). Den 8 april överlämnade utredningen sitt delbetänkande Som ett brev på posten – Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:27). Delbetänkandet remitteras under våren och sommaren 2016. Den 1 september 2016 lämnade utredningen sitt slutbetänkande Till sista utposten – En översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:54).

Analys

Brevvolymerna på den svenska marknaden fortsätter att sjunka samtidigt som den kraftiga tillväxten inom e-handelsmarknaden fortsätter att generera ökande volymer av paket och varubrev. I och med detta möter postoperatörerna stora utmaningar när de ska anpassa sina verksamheter till dessa förändrade förutsättningar. Det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden. Den existerande konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad sedan föregående år, men i ett längre tidsperspektiv har konkurrenssituationen utvecklats positivt.

4.4.4 Grundläggande betaltjänster

Resultat

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2007:825) med länsstyrelseinstruktion och bevakningsuppdraget i regleringsbrevet, årligen bedöma om samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärde

ringar och analyser stödja länsstyrelsernas arbete med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster. Sedan 2012 har det funnits regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter. Det statliga stödet till dessa betaltjänstombud hanteras av länsstyrelserna och regleras genom förordningen (2014:139) om statligt stöd till tillhandahållare av grundläggande betaltjänster.

Bevakningsuppdraget sammanställs årligen av Länsstyrelsen i Dalarnas län och rapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Av den rapport som lämnades för 2015 framgår att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande i flertalet av länen men att problem förekommer för vissa privatpersoner, småföretagare och föreningar främst i vissa gles- och landsbygder.

Insatser för att öka samordningen av olika typer av service i gles- och landsbygder sker inom utg. omr. 19 Regional tillväxt.

Analys

Betaltjänstmarknadens snabba digitalisering visar inga tecken på att avstanna. En förutsättning för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter är en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen.

Vissa grupper av användare har alltjämt svårt att utnyttja en del av de betaltjänster som finns på marknaden i dag. För att uppfylla det politiska målet krävs sannolikt förbättrad användarvänlighet och tillgänglighet till befintliga betaltjänster samtidigt som nya tekniska lösningar kan utvecklas. För individer som av olika anledningar inte har möjlighet att sköta sina betaltjänster själva är det viktigt att utveckla möjligheterna för andra att sköta deras betaltjänster på ett tryggt och säkert sätt.

För betaltjänstmarknadens utveckling, se utg. omr. 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt Finansmarknad.

4.5 Politikens inriktning

4.5.1 It-politik

Digitaliseringen är en av de enskilt största förändringsfaktorerna i modern tid och påverkar alla delar av samhället. Förutom att skapa möjligheter för att utveckla den sociala välfärden har digitaliseringen bidragit till att driva en hållbar tillväxt i Sverige. Digitaliseringen har också en viktig roll att spela när det gäller att möta klimatutmaningen, nå de nationella miljö kvalitetsmålen och generationsmålet samt de globala målen för hållbar utveckling (Agenda 2030). Att förvalta och utveckla de möjligheter digitaliseringen ger, ökar Sveriges förutsättningar att bli ett globalt föregångsland med hög sysselsättning, bättre miljö och minskande utsläpp av växthusgaser. Att hela landet får ta del av de fördelar som digitaliseringen skapar är avgörande för en levande landsbygd, smartare städer och en levande demokrati. Det finns även ett stort behov av samverkan och samordning mellan myndigheter och offentliga aktörer för att möta behoven hos privatpersoner och företag.

Snabba bredbandsuppkopplingar och tillgång till stabila mobila tjänster för alla är en förutsättning för samhällets digitalisering, som i sin tur är avgörande för framtidens tillväxt och jobb i hela landet. En ökad tillgång till snabbt bredband skapar förutsättningar för en ökad delaktighet inom samhällets alla områden. Digitaliseringen gynnar både kvinnor och män genom den flexibilitet den skapar såväl i arbetslivet som på fritiden samtidigt som delvis nya utmaningar uppstår när det gäller jämställdheten mellan kvinnor och män, t.ex. som den sociala närvaron på internet kan medföra.

Det är viktigt att arbetet för att öka den digitala delaktigheten fortsätter att bedrivas brett och aktivt, genom att samhällstjänster utvecklas som ger alla möjlighet att vara delaktiga medborgare i samhället. Men även genom PTS arbete för att skapa tillgång till mobila tjänster och bredband. Ambitionen att alla som vill ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter, påverkar i stort sett alla politikområden och kräver samarbete och dialog. Det är viktigt att såväl kvinnor som män, unga som gamla, ska kunna ta del av digitaliseringens positiva effekter oavsett var i landet de bor.

Regeringens mål för internets utveckling är ett globalt, tillgängligt, öppet och robust internet

som präglas av frihet och respekt för mänskliga rättigheter så som personlig integritet. Flerpartssamverkan i olika internationella fora ska stärkas.

Användare, företag och staten har ett gemensamt ansvar för att förbättra nät- och informationssäkerheten och att därmed öka tilliten till it-systemen. Sveriges del av internet och de svenska it-systemen är även beroende av att nätverk och kontaktpunkter utanför Sverige fungerar. Sveriges deltagande i det internationella arbetet med nät- och informationssäkerhet är därför viktigt.

En förnyad digitaliseringspolitik

Sverige har länge varit ett teknikvänligt land där individer och företag är intresserade samt tar till sig och använder ny teknik. Sverige har rankats i topp i många mätningar, men andra länder utmanar nu Sveriges position. Sverige behöver därför ta intryck av den internationella utvecklingen på området, fördjupa dialog och samverkan mellan regeringen, näringslivsaktörer, civilsamhälle, kommuner och landsting samt arbeta aktivt för att utvecklas i alla aspekter av digitaliseringens möjligheter och utmaningar.

Regeringen har pekat ut digitalisering tillsammans med life science samt miljö- och klimatteknik som tre centrala områden för att möta samhällets utmaningar och ställa om till en mer klimatsmart värld, bl.a. inom ramen för de samverkansprogram som regeringen initierat.

Sverige behöver förnya sina ansträngningar för att nå målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Regeringen avser därför att presentera en samlad digitaliseringspolitik som visar vägen framåt för hur Sverige ska möta den digitalisering som påverkar hela samhället i en allt mer globaliserad värld, där digitaliseringen bidrar till en innovations- och kunskapsdriven hållbar tillväxt, fler jobb och en starkare välfärd.

Det är därför viktigt att alla ges möjlighet att ta del av digitaliseringen och de fördelar den för med sig. Alla bör få tillgång till den digitala infrastruktur som är nödvändig för att kunna fungera i det moderna samhället och inte hamna utanför. Människor bör ha tillgång till digitala förutsättningar att både driva företag och ta del av välfärdstjänster, inte minst utifrån ett landsbygdsperspektiv. Därför förstärker regeringen satsningen på genomförandet av en ny digitaliseringspolitik med 10 miljoner kronor per år 2017–2020.

En ny digitaliseringspolitik behöver också förhålla sig till de utmaningar och risker som finns med den nya tekniken som t.ex. öppenhet och säkerhet på internet samt personlig integritet. Användningen av personuppgifter och personlig data ökar i samhället. Det är viktigt för tilliten till ny teknik och nya tjänster att driftsäkerheten är tillräcklig och att skyddet för den personliga integriteten upprätthålls. Regeringen tillsatte 2015 Utredningen om tillsyn över den personliga integriteten (Ju 2015:02), som bl.a. ska undersöka möjligheterna att inrätta en ny myndighet som tar ett samlat grepp på skyddet för enskildas integritet, oavsett hur och var personuppgifter och andra uppgifter om enskilda hanteras, se även utgiftsområde 1 Rikets styrelse.

Digitalisering av det offentliga Sverige

Regeringens ambition är att statliga myndigheter, kommuner och landsting ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter för att skapa en effektiv offentlig sektor, enklare vardag för privatpersoner och företag, fler jobb och ökad välfärd. Det krävs både långsiktig verksamhetsutveckling med digitala lösningar och en alltmer innovativ och samverkande förvaltning som sätter användaren i centrum. Offentlig sektor behöver bli bättre på att anpassa sig till samhällsförändringar och till den allt snabbare digitala utvecklingen.

Regeringen menar att det ska vara enkelt att digitalt komma i kontakt med det offentliga Sverige och att uppgifter, där det är möjligt och relevant, bara ska behöva lämnas en gång. Offentlig sektor ska kunna utbyta information och samarbeta och öka sin effektivitet genom gemensamma lösningar samtidigt som den personliga integriteten värnas. Datadriven innovation ska främjas och näringslivets innovationskraft bör tas tillvara i större utsträckning.

Digital förnyelse – styrning och digital mognad

För att stärka styrningen av horisontella processer över myndighetsgränser överväger regeringen att utse en aktör med samlat ansvar för digitaliseringen av offentlig sektor.

Regeringen betonar att digital kompetens i ledningar för statliga myndigheter, kommuner och landsting är centralt för att kunna tillvarata digitaliseringens möjligheter.

Mätetal och indikatorer för att följa upp digitaliseringen av offentlig sektor behöver utvecklas. Jämförelser bör kunna ske nationellt och internationellt med såväl offentliga som privata aktörer. Bättre uppföljning och jämförelser med andra länder skapar transparens och tydliggör var digitaliseringen kan bidra till ytterligare effektivisering. Möjligheten att använda ett gemensamt och internationellt accepterat ramverk för att bl.a. kunna göra jämförelser av it-kostnader, kundnöjdhet och ta tillvara digitaliseringens möjligheter kommer att undersökas inom ramen för ESV:s uppdrag att följa upp statsförvaltningens digitalisering (dnr N2015/03210/EF).

Det är viktigt att lagstiftningen ger ett tillräckligt stöd för digitalisering av offentlig sektor och inte i onödan hindrar digitalisering och samverkan. Regeringen bereder E-delegationens och Digitaliseringskommissionens förslag avseende lagstiftning på området (SOU 2014:39 och SOU 2015:91).

Ett smartare Sverige – innovativa digitala lösningar

Det finns ett stort behov av samverkan och samordning mellan statliga myndigheter, kommuner och landsting för att genom myndighetsövergripande processer möta behoven hos privatpersoner och företag. Vidare finns behov av ett närmare samarbete med näringslivet kring innovativa digitala lösningar. Regeringen kommer under 2017 att fortsätta arbetet med utpekade utvecklingsområden.

En stabil bas – en digital infrastruktur

Den nationella digitala infrastrukturen är en förutsättning för digitalisering av det offentliga Sverige. En väsentlig del i detta arbete är införande och vidareutvecklingen av nationella digitala tjänster, såsom Mina meddelanden, e-legitimation och sammansatt bastjänst för ekonomiskt bistånd samt e-handel i staten. För 2017 bör 38,9 miljoner kronor avsättas för detta ändamål. Finansiering bör ske genom en omfördelning av medel från de statliga myndigheternas förvaltningsanslag till de anslag som disponeras av Skatteverket, E-legitimationsnämnden, Försäkringskassan och ESV, dvs. de myndigheter som har ansvar för att tillhandahålla de nationella digitala tjänsterna. Från och med 2018 beräknas 78 miljoner kronor per år för denna satsning.

Regeringen avser att senast 2018 återkomma i frågan när det gäller modeller för långsiktig finansiering av förvaltningsutgifter för annan digital infrastruktur, såsom t.ex. verksamt.se och öppna geodata.

De statliga myndigheterna utbyter registeruppgifter (s.k. grunddata) mellan sig. Hittills har myndigheter som t.ex. Skatteverket, Bolagsverket och Lantmäteriet fakturerat andra myndigheter för de uppgifter som efterfrågas från dem. Denna ordning har bedömts vara ineffektiv och regeringen anser att en mer effektiv ordning kan skapas med ett avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. De grunddata som omfattas är uppgifter i folkbokföringsregistret, bolagsregistret, fordonsregistret samt fastighetsregistret och viss geografisk information. Baserat på tidigare års avgifter beräknar regeringen att 64 miljoner kronor bör avsättas för detta ändamål fr.o.m. 2017. Finansiering bör ske genom en omfördelning av medel från de statliga myndigheter som tidigare har fakturerats avgifter för grunddata till de myndigheter som tillhandahåller dessa uppgifter.

Regeringen avser att förtydliga styrningen för att öka anslutningen till den digitala infrastrukturen. Den svenska förvaltningsmodellen bygger på att respektive myndighet i stor utsträckning själv väljer hur en uppgift ska utföras. Samtidigt kräver digitaliseringen allt oftare gemensamma lösningar och investeringar. Här behöver samordningen utvecklas.

Regeringen överväger att genom reglering göra det obligatoriskt för lämpliga statliga myndigheter att ansluta sig till infrastrukturen Mina meddelanden.

Regeringen anser att det finns en stor samhällsekonomisk nytta i övergången till bl.a. elektronisk fakturering i samband med offentlig upphandling. Regeringen avser därför att lägga fram en proposition för att uppnå sådan övergång. Det finns behov av informations- och stödinsatser för genomförandet, varför regeringen föreslår att medel avsätts för sådana insatser.

Inom EU förväntas ett direktiv om tillgängligheten till offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer antas under hösten 2016. Regeringen kommer därefter att genomföra direktivet i nationell rätt.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Regeringens inriktning är att fortsätta verka för att elektroniska kommunikationstjänster ska utvecklas och erbjudas i första hand av företag på en marknad med ett högt konkurrenstryck. Marknaden karaktäriseras av stor dynamik och innovationskraft och det är viktigt att företagen på marknaden fortsätter att investera i både nät och tjänster för att behålla en hög utvecklingstakt. Konsumenterna ska kunna överblicka olika erbjudanden på marknaden och enkelt kunna byta leverantör om de inte är nöjda och/eller har hittat ett bättre erbjudande. Regeringen följer noga utvecklingen inklusive PTS arbete med att reglera och främja marknaden. Regeringen ser allvarigt på problemet med felaktig anslutning av telefonikunder och kommer noga följa effekterna av tillsynen och branschinitiativen på området.

EU-kommissionen väntas under hösten 2016 lägga förslag till reglering inom ramen för en översyn av hela regelverket för elektronisk kommunikation. Fokus i ett framtida regelverk bör ligga på konnektivitet, dvs. en hög grad av uppkoppling, för slutanvändare genom snabba, tillförlitliga och prisvärda internetanslutningar med hög kvalitet. Prioriterade frågor för Sverige är bl.a. bättre förutsebarhet, förenkling där det är möjligt, bibehållna möjligheter att nationellt förfoga över radiospektrum samt konkurrens som drivkraft för nya investeringar.

Förslag om regler för grossistavgifter för roaming

Den 15 juni 2016 lämnade EU-kommissionen ett förslag om reglering, KOM(2016)399 final, om sänkta grossistpristak för roaming mellan mobiloperatörer som fastställer att tilläggsavgifter för roaming i slutkundsledet som huvudregel inte tillåts fr.o.m. den 15 juni 2017, förutsatt att en överenskommelse nås om grossistavgifter. Regeringen kommer att verka för en lösning som innebär dels ett hållbart avskaffande av tilläggsavgifter för roaming, dels inte högre priser för konsumenterna i Sverige.

Spektrum

Tillgången till trådlösa bredbandstjänster i Sverige är av avgörande betydelse för framtidens jobb och tillväxt. Det krävs att frekvensutrymme finns tillgängligt både i högre frekvensband som lämpar sig för hög kapacitet i tätbefolkade

områden och i lägre frekvensband som lämpar sig för god yttäckning. Radiofrekvenser är även en nödvändig förutsättning för en lång rad andra radiobaserade tjänster samt för forskning. Efterfrågan på radiofrekvenser är stor och ökande. Då radiospektrum är en begränsad samhällelig resurs behöver radiospektrum användas så effektivt som möjligt. Regeringen avser att fortsätta främja effektivare frekvensanvändning såväl nationellt som internationellt så att Sverige kan fortsätta att vara ett av de främsta länderna i världen på området. Regeringens inriktning är att genomförandet av beslutet om sändningsutrymme för marksänd tv ska fortsätta, så att utrymningen av 700 MHz-bandet kan ske i tid och på ett så smidigt sätt som möjligt för de aktörer som är påverkade.

Mobil kommunikation

En väl utbyggd mobil infrastruktur är viktig för att möta människors önskan om att använda telefoni och bredband även utanför tätbebyggda områden samt för att underlätta företagande, jobbskapande och en klimatsmart tillväxt i hela landet.

Staten har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar för att den kommersiella utbyggnaden av mobilt bredband kan fortsätta bl.a. genom en väl fungerande marknad och genom att främja effektiv frekvensanvändning samt regional och lokal dialog. Frigörandet av 700 MHz-bandet för mobila kommunikationstjänster kommer sannolikt att bidra till att skapa goda förutsättningar för fortsatt utbyggnad och tillgång till sådana tjänster.

Regeringskansliet (Justitiedepartementet) utreder frågan om en utvecklad och säker kommunikationslösning för aktörer inom allmän ordning, säkerhet, hälsa och försvar. Utredningen berör också frågor om frekvensutrymme, bl.a. i 700 MHz-bandet. (Se mer i utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.)

Bredband

Den digitala infrastrukturen är en avgörande förutsättning för att öka it-användningen i samhället och för de möjligheter till ökad konkurrens- och innovationskraft som utvecklingen ger. Avsaknad av tillräckligt snabbt bredband försvårar i allt högre grad möjligheterna att bo och bedriva verksamhet i hela landet när sam-

hället digitaliseras i allt snabbare takt och annan service avvecklas.

Regeringens nuvarande bredbandsstrategi och bredbandsmål beslutades 2009. Målet anger att 90 procent av hushållen och företagen bör ha tillgång till 100 Mbit/s 2020. Enligt PTS är prognosen god för att målet kommer att nås.

Regeringens ambitioner när det gäller täckning i hela landet är dock högt ställda och för att arbeta långsiktigt behöver hela landet en aktiv bredbandspolitik. Regeringen avser därför att ta fram en ny bredbandsstrategi. Genomförandet av en offensiv bredbandspolitik förutsätter insatser på flera områden, däribland utökade stödinsatser med offentlig finansiering. Regeringen förslår därför att landsbygdsprogrammet förstärks med 850 miljoner kronor 2017–2020 för bredbandsinsatser i områden där förutsättningar för kommersiell utbyggnad saknas. Det innebär att det befintliga bredbandsstödet inom landsbygdsprogrammet ökar från 3,25 miljarder kronor till 4,1 miljarder kronor (se mer i utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel). En förutsättning för en effektiv utbyggnad är att samordningen mellan de olika aktörerna fungerar väl. Regeringen följer utvecklingen på området.

Regeringens arbete med regionala bredbandskoordinatorer och Bredbandsforum fortsätter.

4.5.2 Post

Postmarknaden är en marknad i förändring, framför allt med anledning av att ökad digital kommunikation leder till färre brev. Minskade brevvolymer är en generell utvecklingstendens i EU-länderna och Sverige är inget undantag. Paketvolymer ökar till följd av den växande e-handeln men inte i en sådan takt att det kompenseras för minskningen av brevvolymer. Privatpersoners och företags behov av posttjänster har förändrats och regeringen ser att såväl postoperatörerna som postlagstiftningen måste förändras i takt med utvecklingen. Konkurrensvillkoren på postmarknaden har också förändrats genom den ändring av mervärdesskattelagen (1994:200) som gäller från den 1 april 2016. Regeringen och PTS följer noga utvecklingen på postmarknaden.

2015 års postlagsutredning har lämnat delbetänkandet Som ett brev på posten – Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:27) och ett slutbetänkande Till sista utposten – En översyn av postlagstiftningen i ett digitaliserat samhälle (SOU 2016:54) den 1 september 2016. Regeringen avser att efter remittering gå vidare med de förändringar av postlagstiftningen som säkerställer att regleringen är ändamålsenlig i dagens digitaliserade samhälle och för framtiden.

I maj 2016 presenterade EU-kommissionen ett förslag till förordning om gränsöverskridande paketleveranstjänster, som en del av det s.k. e-handelspaketet. Regeringen välkomnar åtgärder som leder till ökad e-handel, såväl nationellt som inom EU. En prioritering för regeringen för förhandlingsarbetet är att de åtgärder som föreslås inte innebär oproportionerlig administrativ börda för vare sig tillhandahållare av paketleveranstjänster eller tillsynsmyndigheter.

4.5.3 Grundläggande betaltjänster

Marknaden för betaltjänster fortsätter att utvecklas i snabb takt, nya tjänster introduceras kontinuerligt. För de personer, föreningar och företag som inte är digitalt delaktiga kan utvecklingen medföra problem. Det är i första hand marknaden som ska tillhandahålla grundläggande betaltjänster. Statens ansvar för grundläggande betaltjänster omfattar endast de orter och den landsbygd där behoven inte tillgodoses av marknaden. Detta arbete utgår från regionala och lokala förutsättningar och lösningar eftersom behoven och förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet.

Regeringen följer utvecklingen på området som till stora delar påverkas av insatser som görs inom andra områden, bl.a. tillgången till digital infrastruktur och bredbandsutbyggnaden, insatser inom kommersiell service samt genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/92/EU av den 23 juli 2014 om jämförbarhet för avgifter som avser betalkonto, byte av betalkonto och tillgång till betalkonto med grundläggande funktioner.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.6 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

| År | Slagslag | Belopp | År | Slagslag | Belopp |
|-------------|----------------|---------------------|------|----------|---------------------|
| 2015 | Utfall | 27 937 | 2016 | Anslag | 28 087 ¹ |
| | | | | | Utgifts- prognos |
| | | | | | 27 770 |
| 2017 | Förslag | 28 516 | | | |
| 2018 | Beräknat | 29 126 ² | | | |
| 2019 | Beräknat | 29 765 ³ | | | |
| 2020 | Beräknat | 30 411 ⁴ | | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 28 518 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 28 518 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 28 518 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.7 Offentlighetsrättslig verksamhet

Tusental kronor

| Offentlighetsrättslig verksamhet | Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras) | Intäkter som får disponeras | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|----------------------------------|--|-----------------------------|-----------|-----------------------------|
| Utfall 2015 | 97 220 | 285 702 | 258 616 | 27 086 |
| Prognos 2016 | 100 500 | 278 080 | 285 264 | -7 184 |
| Budget 2017 | 100 500 | 293 515 | 300 515 | -7 000 |

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 293 515 000 kronor för 2017.

Den 1 juli 2016 trädde lagen (2016:534) om åtgärder för utbyggnad av bredbandsnät i kraft, vilket innebär att PTS får ta ut en avgift för tvistlösning och tillsyn från tillhandahållare av allmänna kommunikationsnät som är anmälda enligt 2 kap. 1 § lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Regeringens förslag: Avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2017.

Skälen för regeringens förslag: Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Tabell 4.8 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016¹ | 28 087 | 28 087 | 28 087 | 28 087 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | 428 | 1 036 | 1 675 | 2 321 |
| Beslut | 1 | 3 | 3 | 3 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 28 516 | 29 126 | 29 765 | 30 411 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 28 516 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 29 126 000 kronor, 29 765 000 kronor respektive 30 411 000 kronor.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tabell 4.9 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

| År | Slagslag | Belopp | År | Slagslag | Belopp |
|-------------|----------------|----------------------|----|------------------|---------|
| 2015 | Utfall | 130 210 | | Anslags-sparande | 8 068 |
| 2016 | Anslag | 140 278 ¹ | | Utgifts-prognos | 137 483 |
| 2017 | Förslag | 140 278 | | | |
| 2018 | Beräknat | 140 278 | | | |
| 2019 | Beräknat | 140 278 | | | |
| 2020 | Beräknat | 140 278 | | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.²

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 000 000 kronor 2018–2020.

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 2017 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 000 000 kronor 2018–2020.

Tabell 4.10 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Ingående åtaganden | 86 493 | 167 280 | 187 942 | | | |
| Nya åtaganden | 149 352 | 110 000 | 110 000 | | | |
| Infriade åtaganden | -68 565 | -89 338 | -97 942 | -120 000 | -60 000 | -20 000 |
| Utestående åtaganden | 167 280 | 187 942 | 200 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 170 000 | 190 000 | 200 000 | | | |

Regeringens överväganden

Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Anvisat 2016¹ | 140 278 | 140 278 | 140 278 | 140 278 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | | | | |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 140 278 | 140 278 | 140 278 | 140 278 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 140 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 140 278 000 kronor för respektive år.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.12 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

| År | Utfall | 2016 | Anslags-sparande | 2016 |
|------|----------------|---------------------|------------------|--------|
| 2015 | Utfall | 23 138 | Anslags-sparande | 12 362 |
| 2016 | Anslag | 35 600 ¹ | Utgifts-prognos | 31 540 |
| 2017 | Förslag | 33 537 | | |
| 2018 | Beräknat | 35 537 | | |
| 2019 | Beräknat | 35 537 | | |
| 2020 | Beräknat | 35 537 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Tabell 4.13 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020–2022 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|
| Ingående åtaganden | 17 192 | 32 751 | 34 351 | | | |
| Nya åtaganden | 29 675 | 18 600 | 15 451 | | | |
| Infriade åtaganden | -14 116 | -17 000 | -13 802 | -13 935 | -11 715 | -10 350 |
| Utestående åtaganden | 32 751 | 34 351 | 36 000 | | | |
| Erhållet/förslaget bemyndigande | 36 000 | 36 000 | 36 000 | | | |

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor för 2018–2022.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2018–2022.

Regeringens överväganden

Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016¹ | 35 600 | 35 600 | 35 600 | 35 600 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | -2 063 | -63 | -63 | -63 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 33 537 | 35 537 | 35 537 | 35 537 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 2 000 000 kronor förs till anslaget 1:5 *Sveriges Domstolar* inom utgiftsområde 4 Rättsväsendet för att finansiera domstolarnas ökade kostnader till följd av att lagen (2016:534) om åtgärder för utbyggnad av bredbandsnät trädde i kraft den 1 juli 2016.

Regeringen föreslår att 33 537 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 35 537 000 kronor för respektive år.

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.15 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

| År | Utfall | Anslags-sparande | Utgifts-prognos |
|-------------|----------------|---------------------|-----------------|
| 2015 | Utfall | 17 463 | 1 381 |
| 2016 | Anslag | 12 094 ¹ | 11 921 |
| 2017 | Förslag | 22 844 | |
| 2018 | Beräknat | 22 844 | |
| 2019 | Beräknat | 22 844 | |
| 2020 | Beräknat | 22 844 | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för it-politiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Under 2015 har anslaget använts till SCB:s it-undersökningar och Bredbandsforums verksamhet.

Inför 2017 planeras anslaget användas för genomförandet av en ny digitaliseringspolitik, SCB:s it-undersökningar och Bredbandsforums verksamhet.

Tabell 4.16 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Anvisat 2016¹ | 12 094 | 12 094 | 12 094 | 12 094 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | 10 750 | 10 750 | 10 750 | 10 750 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 22 844 | 22 844 | 22 844 | 22 844 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att anslaget ökar med 10 000 000 kronor per år 2017–2020 för genomförandet av en ny digitaliseringspolitik.

Regeringen föreslår att 22 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 22 844 000 kronor för respektive år.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.17 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

| År | Utfall | 121 053 | Anslags-sparande | 1 704 |
|-------------|----------------|----------------------|------------------|---------|
| 2015 | Utfall | 121 053 | Anslags-sparande | 1 704 |
| 2016 | Anslag | 126 014 ¹ | Utgifts-prognos | 124 111 |
| 2017 | Förslag | 126 014 | | |
| 2018 | Beräknat | 126 014 | | |
| 2019 | Beräknat | 126 014 | | |
| 2020 | Beräknat | 120 014 | | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhälls-omfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2017 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 100 000 000 kronor 2018–2020.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2017 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 100 000 000 kronor 2018–2020.

Tabell 4.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

| | Utfall 2015 | Prognos 2016 | Förslag 2017 | Beräknat 2018 | Beräknat 2019 | Beräknat 2020 |
|---|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Ingående åtaganden | 40 960 | 71 442 | 88 597 | | | |
| Nya åtaganden | 57 032 | 70 049 | 65 000 | | | |
| Infriade åtaganden | -26 550 | -52 894 | -53 597 | -73 750 | -16 000 | -10 250 |
| Utestående åtaganden | 71 442 | 88 597 | 100 000 | | | |
| Erhållet/föreslaget bemyndigande | 110 000 | 110 000 | 100 000 | | | |

Regeringens överväganden

Tabell 4.19 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Anvisat 2016¹ | 126 014 | 126 014 | 126 014 | 126 014 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Beslut | | | | -6 000 |
| Överföring till/från andra anslag | | | | |
| Övrigt | | | | |
| Förslag/beräknat anslag | 126 014 | 126 014 | 126 014 | 120 014 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 126 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2017. För 2018 och 2019 beräknas anslaget till 126 014 000 kronor. För 2020 beräknas anslaget till 120 014 000 kronor för respektive år. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det utgiftsuttag som föreslås för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.

4.6.6 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tabell 4.20 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

| År | Utfall | Anslags-sparande | Utgifts-prognos |
|-------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| 2015 | 44 885 | | 3 165 |
| 2016 | 55 046 ¹ | | 54 256 |
| 2017 | Förslag | 75 265 | |
| 2018 | Beräknat | 97 856 ² | |
| 2019 | Beräknat | 53 057 ³ | |
| 2020 | Beräknat | 43 697 ⁴ | |

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2016 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 95 968 tkr i 2017 års prisnivå.

³ Motsvarar 51 115 tkr i 2017 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 41 099 tkr i 2017 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Anslaget får användas för utgifter för E-legitimationsnämndens verksamhet i den mån den inte finansieras med avgifter samt för andra förvaltningssammansamma tjänster och funktioner.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.21 Offentlighetsrättslig verksamhet

Tusental kronor

| Offentlighetsrättslig verksamhet | Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras) | Intäkter som får disponeras | Kostnader | Resultat (intäkt - kostnad) |
|----------------------------------|--|-----------------------------|-----------|-----------------------------|
| Utfall 2015 | - | 15 | 0 | 0 |
| Prognos 2016 | - | 8 | 0 | 0 |
| Budget 2017 | - | 15 | 0 | 0 |

E-legitimationsnämnden får disponera de avgifter som myndigheten får ta ut av de upphandlande myndigheter som ansluter sig till det system för säker elektronisk identifiering som nämnden tillhandahåller (se även avsnitt 4.4.2 Resultat).

PTS får enligt förordningen (2016:602) om finansiering av Post- och telestyrelsens verksamhet disponera de avgifter som myndigheten tar ut av tillhandahållare av betrodda tjänster enligt lagen (2016:561) med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om elektronisk identifiering.

Regeringens överväganden

Under 2016 har anslaget använts till bl.a. projekten att följa de statliga myndigheternas användning av it och hur myndigheterna tar tillvara digitaliseringens möjligheter, E-arkiv, Mina meddelanden, E-handel i staten, Svensk e-legitimation, E-legitimationsnämnden och genomförandet av eIDAS-förordningen.

För 2017 planeras anslaget användas till att driva vidare pågående initiativ och andra strategiska e-förvaltningsprojekt.

Regeringen föreslår att anslaget ökas med 22 443 000 kronor från 2017 för att varaktigt finansiera nationella digitala grunddata. Anslaget föreslås öka med 21 800 000 kronor från 2018

för att varaktigt finansiera nationella digitala tjänster (se mer i avsnitt 4.5.1 Politikens inriktning). Övriga förändringar i tabellen förklaras av tidigare reformer och överföringar som avslutats.

Tabell 4.22 Härledning av anslagsnivån 2017–2020 för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Anvisat 2016 ¹ | 55 0246 | 55 0246 | 55 0246 | 55 0246 |
| <i>Förändring till följd av:</i> | | | | |
| Pris- och löneomräkning ² | 97 | 1 182 | 2 191 | 3 584 |
| Beslut | 20 120 | 41 628 | -4 441 | -15 200 |
| <i>Överföring till/från andra anslag</i> | | | | |
| Övrigt | 2 | 1 | 261 | 267 |
| Förslag/beräknat anslag | 75 265 | 97 856 | 53 057 | 43 697 |

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2015 (bet. 2015/16:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2016. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2018–2020 är preliminär.

Regeringen föreslår att 75 265 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för 2017. För 2018, 2019 och 2020 beräknas anslaget till 97 856 000 kronor, 53 057 000 kronor respektive 43 697 000 kronor.