

Kommunikationer

22

Förslag till statens budget för 2019

Kommunikationer

Innehållsförteckning

Tabellförteckning.....	5
Diagramförteckning	9
1 Förslag till riksdagsbeslut	11
2 Kommunikationer	13
2.1 Principer för utformningen av denna proposition.....	13
2.2 Omfattning.....	14
2.3 Utgiftsutveckling	14
2.4 Skatteutgifter.....	15
2.5 Mål för utgiftsområdet.....	16
3 Transportpolitik.....	17
3.1 Omfattning.....	17
3.2 Utgiftsutveckling	17
3.3 Skatteutgifter.....	18
3.4 Mål.....	20
3.5 Resultatredovisning.....	20
3.5.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	20
3.5.2 Resultat.....	21
3.6 Budgetförslag.....	45
3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	45
3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	58
3.6.3 1:3 Trafikverket.....	61
3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet...	62
3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	63
3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.....	63
3.6.7 1:7 Trafikavtal	64
3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet.....	65
3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	66
3.6.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	66
3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	67
3.6.12 1:12 Transportstyrelsen.....	72
3.6.13 1:13 Trafikanalys.....	75
3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg	75

	3.6.15	1:15 Sjöfartsstöd.....	80
	3.6.16	Sjöfartsverket.....	80
	3.6.17	Luftfartsverket.....	84
4		Politiken för informationssamhället	89
	4.1	Omfattning	89
	4.2	Utgiftsutveckling.....	90
	4.3	Mål för området.....	90
	4.4	Resultatredovisning.....	90
	4.4.1	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	90
	4.4.2	Digitaliseringspolitik.....	93
	4.4.3	Post	98
	4.4.4	Grundläggande betaltjänster.....	99
	4.5	Budgetförslag	100
	4.5.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	100
	4.5.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	101
	4.5.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	102
	4.5.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	103
	4.5.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	104

Tabellförteckning

Tabell 1.1	Anslagsbelopp	12
Tabell 1.2	Beställningsbemyndiganden	12
Tabell 2.1	Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	14
Tabell 2.2	Härledning av ramnivån 2019–2021. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	15
Tabell 2.3	Ramnivå 2018 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	15
Tabell 2.4	Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	16
Tabell 3.1	Utgiftsutveckling inom utgiftsområde Transportpolitik	17
Tabell 3.2	Skatteutgifter inom transportområdet	18
Tabell 3.3	Antal omkomna i de olika trafikslagen	29
Tabell 3.4	Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur	35
Tabell 3.5	Verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder	36
Tabell 3.6	Uppföljning av investeringsområden i nationell plan (väg och järnväg)	36
Tabell 3.7	Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025	37
Tabell 3.8	Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2017 (branschindex)	39
Tabell 3.9	Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2017 (nettoprisindex)	40
Tabell 3.10	Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna (länsplaner) under planperioden 2014–2025	41
Tabell 3.11	Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2014–2025	41
Tabell 3.12	Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter	42
Tabell 3.13	Beläggningsunderhåll per vägtyp	44
Tabell 3.14	Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	45
Tabell 3.15	Intäkter som Trafikverket disponerar	47
Tabell 3.16	Intäkter som Trafikverket inte disponerar	48
Tabell 3.17	Investeringsplan för Trafikverket	49
Tabell 3.18	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	50
Tabell 3.19	Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	52

Tabell 3.20	Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån.....	53
Tabell 3.21	Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar	53
Tabell 3.22	Utveckling av anslaget för statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter.....	57
Tabell 3.23	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	58
Tabell 3.24	Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	58
Tabell 3.25	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	59
Tabell 3.26	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur på anslagsposter	61
Tabell 3.27	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	61
Tabell 3.28	Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	61
Tabell 3.29	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:3 Trafikverket.....	62
Tabell 3.30	Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet	62
Tabell 3.31	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet	62
Tabell 3.32	Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	63
Tabell 3.33	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	63
Tabell 3.34	Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.....	63
Tabell 3.35	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	64
Tabell 3.36	Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal	64
Tabell 3.37	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal.....	65
Tabell 3.38	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:7 Trafikavtal	65
Tabell 3.39	Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet	65
Tabell 3.40	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:8 Viss internationell verksamhet	65
Tabell 3.41	Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	66
Tabell 3.42	Uppdragsverksamhet.....	66
Tabell 3.43	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	66
Tabell 3.44	Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	66
Tabell 3.45	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	67
Tabell 3.46	Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm	67
Tabell 3.47	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	69
Tabell 3.48	Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar.....	70

Tabell 3.49	Trängselskatt i Stockholm –uppföljning av hur avsatta medel har använts	70
Tabell 3.50	Trängselskatt i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar	71
Tabell 3.51	Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter	71
Tabell 3.52	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	72
Tabell 3.53	Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen	72
Tabell 3.54	Offentligrättslig verksamhet	72
Tabell 3.55	Offentligrättslig verksamhet 2019 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag	73
Tabell 3.56	Avgiftsfinansierade transfereringar	73
Tabell 3.57	Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen	73
Tabell 3.58	Uppdragsverksamhet	73
Tabell 3.59	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:12 Transportstyrelsen ..	74
Tabell 3.60	Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys	75
Tabell 3.61	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:13 Trafikanalys	75
Tabell 3.62	Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	75
Tabell 3.63	Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	76
Tabell 3.64	Trängselskatt i Göteborg – uppföljning i förhållande till avsatt medel till väginvesteringar	77
Tabell 3.65	Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts	78
Tabell 3.66	Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar	78
Tabell 3.67	Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter.....	79
Tabell 3.68	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	80
Tabell 3.69	Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd	80
Tabell 3.70	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:15 Sjöfartsstöd	80
Tabell 3.71	Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden	81
Tabell 3.72	Översikt av de ekonomiska målen	81
Tabell 3.73	Prognos av Sjöfartsverkets resultat.....	82
Tabell 3.74	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	83
Tabell 3.75	Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden	85
Tabell 3.76	Översikt av de ekonomiska målen	85
Tabell 3.77	Prognos för Luftfartsverkets resultat	86
Tabell 3.78	Investeringsplan för Luftfartsverket.....	88
Tabell 4.1	Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Politiken för informationssamhället	89
Tabell 4.2	Indikatorer för måluppfyllelse – digitaliseringspolitik	92
Tabell 4.3	Andel brev som inlämnats till Postnord för övernattbefordran och som utdelats dagen efter inlämning	98
Tabell 4.4	Utvecklingen totalt brevmarknaden	99
Tabell 4.5	Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen	100

Tabell 4.6	Offentligrättslig verksamhet.....	100
Tabell 4.7	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:1 Post- och telestyrelsen.....	101
Tabell 4.8	Anslagsutveckling 2.2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	101
Tabell 4.9	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	102
Tabell 4.10	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2.2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	102
Tabell 4.11	Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster	102
Tabell 4.12	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	103
Tabell 4.13	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2.3 Grundläggande betaltjänster.....	103
Tabell 4.14	Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation	103
Tabell 4.15	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation	103
Tabell 4.16	Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	104
Tabell 4.17	Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	104
Tabell 4.18	Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	105

Diagramförteckning

Diagram 3.1	Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter.....	30
Diagram 3.2	Biodrivmedel.....	30
Diagram 3.3	Genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya bilar	31
Diagram 4.1	Inrapporterade incidenter till PTS	98

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2019 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 41 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att inom givna beloppsgränser för investeringar eller åtgärder i den nationella planen respektive länsplaner ta emot bidrag från kommuner, landsting eller företag i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.6.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att inom givna beloppsgränser för investeringar eller åtgärder i den nationella planen respektive länsplaner finansiera dessa genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, landsting eller företag i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.6.1).
4. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2019 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
6. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2019–2021 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.16).
7. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2019 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2019–2021 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.17).
10. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2019 (avsnitt 4.5.1).
11. Riksdagen anvisar ramanslagen för budgetåret 2019 under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2019 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare 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	26 014 423
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 571 698
1:3	Trafikverket	1 401 577
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	168 313
1:7	Trafikavtal	960 000
1:8	Viss internationell verksamhet	28 757
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	54 181
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 752 609
1:12	Transportstyrelsen	2 193 567
1:13	Trafikanalys	68 987
1:14	Trängselskatt i Göteborg	836 656
1:15	Sjöfartsstöd	1 563 000
2:1	Post- och telestyrelsen	50 122
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278
2:3	Grundläggande betaltjänster	33 037
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	72 844
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146 014
Summa		59 456 655

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden*Tusental kronor*

Anslag		Beställnings- bemyndigande	Tidsperiod
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	128 439 700	2020–2050
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	29 246 900	2020–2038
1:7	Trafikavtal	4 471 200	2020–2027
1:11	Trängselskatt i Stockholm	38 006 000	2020–2057
1:14	Trängselskatt i Göteborg	6 344 100	2020–2037
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	200 000	2020–2022
2:3	Grundläggande betaltjänster	45 000	2020–2023
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	270 000	2020–2023
Summa beställningsbemyndiganden under utgiftsområdet		207 022 900	

2 Kommunikationer

2.1 Principer för utformningen av denna proposition

Särskilda principer har tillämpats vid utformningen av denna proposition med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering. Bakgrunden till dessa redogörs närmare för i finansplanen (Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.1).

Utgångspunkten för förslagen i denna proposition har varit den budget som riksdagen har beslutat för 2018 efter förslag i budgetpropositionen för 2018. Vidare har följande generella justeringar gjorts för utgiftsområdena:

- Anslag som används för förvaltnings- och investeringsändamål har pris- och löneomräknats på sedvanligt sätt.
- Anslag som avser regelstyrda transfereringssystem har justerats utifrån ändrad makroekonomisk utveckling liksom ändrade volymer (t.ex. antal personer som omfattas).
- Anslag har justerats till följd av beslutade lagar och förordningar, internationella avtal, civilrättsligt bindande avtal eller EU-rättsakter.
- Anslag har justerats med anledning av att riksdagen beslutat om flyttar av ändamål och verksamheter mellan utgiftsområden.
- Anslag har justerats om det krävts för att nödvändiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas.
- För att verksamhet som baseras på ett beställningsbemyndigande för kommande år ska ges förutsättningar att bedrivas i samma omfattning 2019–2021 har anslagsnivåerna för alla år justerats med hänsyn till nivån på

beräknade infrianden av de ekonomiska åtagandena 2019.

De sedvanliga finansieringsprinciper som används vid beredningen av regeringens budgetförslag har i enlighet med ramverket för finanspolitiken tillämpats även när denna proposition tagits fram (skr. 2017/18:207, bet. 2017/18:FiU32, rskr. 2017/18:334).

Utöver förslag om anslag lämnar regeringen även nödvändiga förslag om beställningsbemyndiganden och andra finansiella befogenheter samt övriga förslag på finansmaktens område som kräver riksdagens ställningstagande inför det kommande budgetåret. Vid bedömningen av storleken på beställningsbemyndigandena har en prövning gjorts utifrån tidigare beslutade bemyndiganden och med hänsyn till de föreslagna anslagsnivåerna.

Endast sådana förändringar i förhållande till riksdagens ursprungliga budgetbeslut för 2018 som varit förenliga med vad som ovan angetts har föreslagits. Regeringens budgetförslag innebär i de allra flesta fall att den statliga verksamheten kan genomföras i samma omfattning som 2018. Vissa anslagsnivåer har blivit lägre än de beräkningar regeringen tidigare redovisat för 2019, medan andra har blivit högre. Vid behov kan förslag till ändringar i budgeten lämnas under pågående budgetår.

Vilka konsekvenser för anslagsnivån som tillämpningen av principerna har fått redovisas under regeringens överväganden för respektive anslag. Tyngdpunkten i redovisningen är konsekvenserna för anslagsnivån 2019. I härledningstabellerna har det inte varit praktiskt möjligt att

specificera nya beslut och överföringar på motsvarande sätt som gjordes i budgetpropositionen för 2018.

Regeringen redovisar på sedvanligt sätt beräkningar även för det andra och tredje tillkommande året efter budgetåret, dvs. för 2020 och 2021.

Även dessa beräkningar baseras på de ovan angivna principerna. Regeringen har dock inte tillämpat principen om förlängning av anslagsnivån för 2018 för åren efter budgetåret, när det gäller reformer för vilka ett slutdatum angetts. För 2020 har reformer som planerats upphöra helt fr.o.m. 2019 eller 2020 tagits bort från beräknade anslagsnivåer. På motsvarande sätt har reformer som planerats upphöra helt fr.o.m. 2021 tagits bort från beräknade anslagsnivåer fr.o.m. det året.

De redovisade beräkningarna för 2020 och 2021 görs för att det ska vara möjligt att härleda de föreslagna preliminära utgiftsramarna för 2020 och 2021 till anslagen. Med hänsyn till att propositionen lämnas av en övergångsregering är de

förutsättningar som dessa beräkningar bygger på mycket osäkra. Informationsvärdet av beräkningarna är därför begränsat.

I enlighet med kraven i budgetlagen (2011:203) lämnar regeringen i denna proposition en resultatredovisning i förhållande till de av riksdagen beslutade målen. Mot bakgrund av de ovan angivna principerna har dock regeringen avstått från att redovisa sina slutsatser av de presenterade resultaten. Regeringen har även avstått från att redovisa den framtida politiska inriktningen för utgiftsområdet. Vad som ska gälla för 2019 framgår av förslagen om anslag och övriga finansiella befogenheter samt av de ändamål som är kopplade till dessa.

2.2 Omfattning

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

2.3 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2017	Budget 2018 ¹	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Transportpolitik	52 934	56 002	55 834	59 014	59 371	59 701
Politiken för informationssamhället	363	443	482	442	437	427
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	53 297	56 445	56 316	59 457	59 808	60 128

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Regeringen föreslår att 59 457 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2019. För 2020 beräknas anslagsnivån till 59 808 miljoner kronor och för 2021 till 60 128 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringar av anslagsnivån för perioden 2019–2021 jämfört med statens budget för 2018 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 2019–2021. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	56 419	56 419	56 419
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	698	1 566	2 576
Beslut	2 146	1 237	214
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volym	45	92	140
Överföring till/från andra utgiftsområden		0	0
Övrigt	149	495	780
Ny ramnivå	59 457	59 808	60 128

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2019 realekonomiskt fördelat på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2018 realekonomiskt fördelat. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2019
Transfereringar ¹	7 089
Verksamhetsutgifter ²	25 912
Investeringar ³	26 456
Summa ramnivå	59 457

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2017 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.

2.4 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 2018 (skr. 2017/18:98). I tabell 2.4 summeras de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

**Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	Prognos 2017	Prognos 2018
Transportpolitik	26 020	26 120
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	26 020	26 120

2.5 Mål för utgiftsområdet

Mål för transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Mål för politiken för informationssamhället

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

Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringsens möjligheter (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Under detta mål finns två delmål:

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

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

Post

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som 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).

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

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

fartsverket, 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.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde Transportpolitik

Miljoner kronor

	Utfall 2017	Budget 2018 ¹	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
<i>Transportpolitik</i>						
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	22 928	25 529	23 885	26 014	25 310	25 359
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 115	21 347	22 276	23 572	24 153	24 367
1:3 Trafikverket	1 309	1 387	1 405	1 402	1 416	1 428
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188	188	188	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62	62	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	80	167	83	168	173	173
1:7 Trafikavtal	857	930	946	960	958	851
1:8 Viss internationell verksamhet	29	29	28	29	29	29
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	48	54	53	54	55	56
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	215	150	100	150	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 430	1 529	2 199	1 753	1 952	2 044
1:12 Transportstyrelsen	2 077	2 144	2 136	2 194	2 215	2 235
1:13 Trafikanalys	61	68	69	69	70	71
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 052	900	887	837	1 030	1 031
1:15 Sjöfartsstöd	1 482	1 518	1 518	1 563	1 610	1 658
Summa Transportpolitik	52 934	56 002	55 834	59 014	59 371	59 701

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag om ändringar i samband med denna proposition.

År 2017 uppgick de totala utgifterna inom transportområdet till 52 934 miljoner kronor. Prognosen för 2018 avseende de totala utgifterna uppgår till 55 834 miljoner kronor.

Regeringen föreslog i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Med anledning av riksdagens beslut fastställde regeringen den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen och de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Samtidigt fattade regeringen beslut om byggstarter 2018–2020 och beslut om förberedelse för byggstarter 2021–2023 (N2018/03462/TIF m.fl.).

Regeringens förslag till anslag 2019 för transportområdet uppgår till sammanlagt 59 014 miljoner kronor. För 2020 och 2021 beräknas anslagen till sammanlagt 59 371 miljoner kronor och 59 701 miljoner kronor.

3.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner, där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skattelaget. Många av skatterna har införts för att nå vissa mål med samhällsutvecklingen inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på statsbudgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2018 (skr. 2017/18:98). I det följande redovisas de

skatteutgifter som är att hänföra till transportområdet inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportområdet

Miljoner kronor		
	Prognos 2018	Prognos 2019
Personbefordran	8 170	8 590
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	8 380	9 090
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	80	80
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	6 980	5 910
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 440	1 450
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	30	30
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	900	920
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift	20	20
Lägre koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten	20	30
Totalt för transportområdet	26 020	26 120

Källa: Redovisning av skatteutgifter 2018 (skr. 2017/18:98).

Personbefordran

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

Energiskatt på diesel i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi, förkortad LSE, anges energiskattesatserna på bränslen. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselanvändning av miljöklass 1. Från och med den 1 januari t.o.m. den 30 juni 2018 var skattesatsen för bensin i miljöklass 1 4,08 kronor per liter och för diesel 2 648 kronor per kubikmeter. Normen i hela transportsektorn motsvarar skatteuttaget per energienhet för fossil bensin miljöklass 1 och detta är 45,1 öre/kWh för det första halvåret 2018. För fossil diesel miljöklass 1 är

skatteuttaget under den tidsperioden per energienhet lägre, motsvarande 26,6 öre/kWh, vilket ger upphov till en skatteutgift för diesel på 18,5 öre/kWh (45,1–26,6). Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för bensin och diesel och skattesatserna justerades till 3,87 kronor per liter för bensin miljöklass 1 och 2 341 kronor per kubikmeter för diesel. För bränslen inom reduktionsplikten tas skatt ut enhetligt per liter bränsle, dvs. ingen skattmässig uppdelning sker längre av beståndsdelar som framställts av biomassa och komponenter som har fossilt ursprung. Med samma skatt per liter avskaffas det statliga stödet till drivmedel som framställts av biomassa så vitt gäller de bränslen som omfattas av reduktionsplikten. Normen för perioden fr.o.m. den 1 juli t.o.m. den 31 december 2018 motsvarar 42,8 öre/kWh. Denna beräknas baserat på energiskatteuttaget per energienhet för ett rent fossilt bensinbränsle. För diesel motsvarar skatteuttaget per energienhet fr.o.m. den 1 juli 2018 23,5 öre/kWh. Skatteutgiften för andra halvåret blir därför 19,3 öre/kWh.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

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

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Energiskattebefrielse för biodrivmedel regleras i 7 kap. 3 a–4 §§ LSE. Energiskattebefrielse gäller för biogas, höginblandad FAME (fettsyra-metylester), etanol i E85 och för bränslen som har samma KN-nummer som fossilt bensin eller fossilt diesel men som framställts av biomassa. Det kan röra sig om t.ex. hydrerade vegetabiliska oljor och fetter, s.k. HVO, eller syntetiska motorbränslen.

Andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges också full energiskattebefrielse. Från och med den 1 januari t.o.m. den 30 juni 2018 gällde befrielse från 88 procent av energiskatten för etanol som låginblandas i bensin. Om biomassan av annan beståndsdel än etanol låginblandas i bensin, gavs full befrielse från energiskatten. För FAME som låginblandas i diesel gavs befrielse från 36 procent

av energiskatten för fossilt diesel. Den 1 juli 2018 infördes en reduktionsplikt för bensin och diesel och ingen skattmässig uppdelning sker längre av beståndsdelar som framställts av biomassa och komponenter som har fossilt ursprung inom reduktionsplikten. Ingen energiskattebefrielse ges till etanol, HVO, FAME eller andra biodrivmedel inom reduktionsplikten under det andra halvåret av 2018. Skatteutgiften beräknas dock för diesel, (se avsnittet Energiskatt på diesel i motordrivna fordon). Skatteuttaget per energienhet är lägre för diesel inbegripet HVO och FAME och andra dieselbiodrivmedel inom plikten jämfört med normen som utgörs av energiskatteuttaget per energienhet för fossilt bensin i miljöklass 1. Normen i hela transportsektorn motsvarar skatteuttaget per energienhet för fossilt bensin miljöklass 1 (i praktiken rent fossilt bensin) och detta var 45,1 öre/kWh för första halvåret 2018. Normen för perioden fr.o.m. den 1 juli t.o.m. den 31 december 2018 motsvarar 42,8 öre/kWh. Denna beräknas baserat på energiskatteuttaget per energienhet för ett rent fossilt bensinbränsle.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § första stycket 1 LSE gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnelbana). Beräkningen utgår från energiskatten för bensin i miljöklass 1 och inte från energiskatten på el.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

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

ändamål. Normen utgörs av energiskatt för bensin i miljöklass 1.

Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av full koldioxidskatt.

Lägre koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten

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

3.4 Mål

Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra

till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

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

3.5 Resultatredovisning

3.5.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

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

Transportpolitikens övergripande mål

- Samhällsekonomisk effektivitet.

Transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp med indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet, se nedan.

Funktionsmål – tillgänglighet

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

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

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

3.5.2 Resultat

Trafikanalys har enligt sin myndighetsinstruktion ett löpande uppdrag att varje år redovisa en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. Redovisningen av indikatorer nedan baseras till stor del på Trafikanalys senaste redovisning, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018 (Rapport 2018:8).

Transportpolitikens övergripande mål

Det övergripande transportpolitiska målet lyfter aspekterna samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet och betonar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp med indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet, se nedan.

Samhällsekonomisk effektivitet

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

Marginalkostnaderna är dels interna, sådana som beaktas av den som gör transporten, dels externa, exempelvis sådana som påverkar miljön eller andra trafikanter. De externa effekterna kan ibland vara svåra att fastställa, eftersom de inte är fullt ut kända och mätbara, och även värderingen av effekterna kan innebära svårigheter och göras med olika utgångspunkter. Förutsättningarna för en effektiv användning av transportsystemet ökar när användaren kan väga in de samhällsekonomiska kostnaderna i sitt beslut, vilket möjliggörs om kostnaderna internaliseras med exempelvis skatter eller avgifter.

Att beräkna den samhällsekonomiska kostnaden för utsläpp av växthusgaser är svårt. Därför används i stället politiskt beslutade nivåer på skatter och avgifter som ett mått på den samhällsekonomiska kostnaden för klimatpåverkan. Antagandet är att nivån på skatter och avgifter motsvarar samhällets kostnader för att minska koldioxidutsläppen till de målnivåer som fastställts av riksdagen. Det antagandet har dock blivit mer osäkert i takt med att styrningen inom klimatpolitiken blivit mer diversifierad. I dag används en hel palett av styrmedel och de största utsläppsminskningarna till 2030 väntas komma från andra styrmedel än koldioxidskatt. Om koldioxidskatten i hög grad kompletteras med andra styrmedel finns det också skäl att ompröva hur utsläpp av växthusgaser bör värderas samhällsekonomiskt.

Baserat på tillgängliga och kvantifierbara data har Trafikanalys jämfört de samhällsekonomiska kostnader som orsakas av trafiken med de skatter och avgifter som belastar trafiken. Detta ger en bild av hur väl dagens ekonomiska styrmedel

fångar upp de samhällsekonomiska kostnaderna och internaliserar dem i priset. Om skatter och avgifter är större än de kostnader som orsakas är trafiken överinternaliserad. Om skatter och avgifter däremot är lägre än de kostnader som orsakas är trafiken underinternaliserad. Metoden fångar dock inte alla relevanta samhällsekonomiska kostnader, bland annat för att vidden av klimatförändringarnas effekter på samhället riskerar att bli så omfattande och därmed är mycket svårbedömda.

På persontransportsidan betalar biltrafiken mer än summan av de kvantifierbara samhällsekonomiska kostnaderna på landsbygd, framför allt för bensinfordon men även för dieselfordon. I tätorter är däremot personbilstrafiken underinternaliserad. Persontågstrafikens kostnader motsvarar i stort sett de externa effekter som kunnat identifieras och kvantifieras. För flyg är uppgifterna mer osäkra men tillgängliga underlag pekar på att framför allt utrikes flygresor inte står för sina kostnader.

Skatter och avgifter för godstransporter på väg motsvarar i huvudsak inte de kvantifierbara samhällsekonomiska kostnaderna. Det gäller särskilt transporter av gods med lastbil i tätorter där många människor exponeras för luftföroreningar och buller. Godstrafiken på järnväg står inte heller för de kvantifierbara kostnaderna, vilka framför allt utgörs av slitagekostnader på infrastrukturen. Även sjöfarten är underinternaliserad.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter att nyttorna överväger kostnaderna för åtgärderna, vilket bedöms med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Av de 13 namngivna objekt som öppnade för trafik 2017 var sju objekt eller ca 54 procent samhällsekonomiskt lönsamma enligt kalkylen. Jämfört med 2016 är det en försämring. Då var 85 procent av de 13 objekt som öppnade för trafik samhällsekonomiskt lönsamma.

Kalkylerna innehåller dock osäkerheter, t.ex. avseende de samhällsekonomiska kostnaderna för utsläpp av koldioxid och fångar inte heller upp alla effekter, t.ex. intrång eller påverkan på natur- och kulturmiljöer. Kalkylen är därför endast en del av beslutsunderlaget. Andra delar av underlaget är beskrivningar av nyttor och kostnader som inte kan beräknas, en analys av hur effekter fördelar sig geografiskt och på olika grupper samt en analys av om och i så fall hur en åtgärd bidrar till de transportpolitiska målen.

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

Funktionsmål – tillgänglighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet är sammantaget oförändrad jämfört med startåret 2009.

Punktlighet på järnväg

Persontågens punktlighet vid slutstation har inte förändrats under de senaste åren. Ungefär 90 procent av persontågen ankommer i tid, med vilket avses ett spann från fem minuter före eller fem minuter efter utsatt ankomsttid.

Godstågens punktlighet vid slutstation har förbättrats. Sammanlagt 81 procent av godstågen ankom slutstationen med 5 minuters marginal 2017 jämfört med ankomsttiden enligt tidtabell, vilket är den högsta punktligheten för godstågstrafiken sedan målen antogs 2009. År 2016 var motsvarande siffra 77 procent.

Trafikverket har genomfört en informationskampanj med temat ”Sluta genast gena” och även vidtagit åtgärder i infrastrukturen som till exempel stängsling och kameraövervakning för att minska problemet med s.k. spårspring, vilket bedöms få positiva effekter på framför allt punktligheten, men även på trafiksäkerheten.

Restidsvariation för persontåg

Restidsvariationen för tåg kan uttryckas som den extra tid som behövs för att en viss andel av tågen ska vara i tid. Under 2017 hade 95 procent av tågen anlänt i tid till slutstation efter 9 minuter utöver tiden i tidtabellen. Sammanlagt 95 procent av kortdistanstågen hade anlänt efter 6 minuter och samma andel av långdistanstågen efter 29 minuter utöver tiden i tidtabellen. Restidsvariationen har förbättrats något jämfört med 2016, med är ändå fortfarande något längre än 2009.

Totalstopp i vägnätet

Varaktigheten av de totalstopp som sker på det statliga vägnätet ökade med 130 procent under

2017 jämfört med året innan. Ökningarna har skett i hela landet, utom i Stockholmsregionen. Den största ökningen avser långa totalstopp på över 120 minuter. Dessa stopp ökade med drygt 170 procent 2017 jämfört med 2016. Jämfört med när målen antogs 2009 har totalstoppen dock minskat med 17 procent under 2017.

Nöjda kunder

Företagens nöjdhet med transportsystemet har sammantaget ökat något sedan de transportpolitiska målen antogs. Näringslivet i storstadskommuner och tätbefolkade kommuner är mer nöjda med transportsystemet än näringslivet generellt. Företagare i mycket avlägsna landsbygdskommuner är minst nöjda. Samtidigt har företag i storstadskommuner blivit något mindre nöjda under det senaste året, medan företagare i mycket avlägsna landsbygdskommuner har blivit mer nöjda det senaste året.

Tillgänglighet persontransporter

Tillgängligheten med persontransporter har förbättrats över tid.

God lokal tillgänglighet

Nästan 87 procent av befolkningen har hög eller mycket hög tillgänglighet med bil 2017, vilket är en ökning jämfört med 2009. Färre personer har också låg eller mycket låg tillgänglighet med bil 2017. Sammanlagt 2,2 procent av befolkningen, eller 201 324 personer, hade låg eller mycket låg tillgänglighet 2009, jämfört med 1,9 procent eller 189 973 personer 2017.

I storstadskommuner kan hela befolkningen nå en järnvägsstation inom en 30 minuters bilresa och 99 procent av befolkningen inom 20 minuters bilresa. Tillgängligheten till järnvägsstationer är således förhållandevis hög. Även i tätorter och landsbygdskommuner nära större städer samt avlägset belägna landsbygdskommuner kan mellan 84 och 98 procent av befolkningen nå en järnvägsstation inom 30 minuters bilresa. I mycket avlägsna landsbygdskommuner når dock endast 40 procent en järnvägsstation inom 30 minuters bilresa.

I storstadskommuner kan 63 procent av befolkningen nå en flygplats inom 20 minuters bilresa och alla kan nå en flygplats inom 60 minuters bilresa. Även i tätbefolkade kommuner nära större städer innebär avståndet till närmaste flygplats att 44 procent av befolkningen kan nå en

flygplats inom 20 minuter med bil. Tillgängligheten till flygplatser är lägst i avlägset och mycket avlägset belägna landsbygdskommuner där 57 procent respektive 64 procent av befolkningen når en flygplats inom 60 minuters bilresa.

Genom Trafikverkets genomförda investeringar och trimningsåtgärder i transportsystemet torde tillgängligheten ha ökat något till följd av satsningar inom den nationella planen. Bland annat har Citybanan i Stockholm öppnat för trafik och ett nytt dubbelspår på Ostkustbanan mellan Skutskär och Furuvik har invigts. Inom vägnätet har t.ex. åtgärder på väg E4 i Stockholm ökat kapaciteten och en sju kilometer lång mötesseparering av väg E18 väster om Karlstad haft positiv effekt på trafiksäkerheten. Sammantaget så har dessa åtgärder bidragit till att öka bland annat användbarheten, kapaciteten och robustheten i transportsystemet.

Tillgänglighet till arbetsplatser

I storstadskommuner, har 97 procent av befolkningen, maximalt 1 000 meters väg till en arbetsplats. I mycket avlägsna landsbygdskommuner är motsvarande siffra 79 procent. En lokal arbetsmarknadsregion är ett område inom vilket arbetspendling äger rum. I takt med att pendlingsmöjligheter förbättras och arbetsmarknader specialiseras har de lokala arbetsmarknadsregionerna växt geografiskt och minskat i antal. Män har och har haft färre och större arbetsmarknadsregioner än kvinnor. Sedan de transportpolitiska målen antogs 2009 har arbetsmarknadsregionerna växt för såväl män som kvinnor. Kvinnors arbetsmarknadsregioner har dock växt något mer, vilket innebär att kvinnor i dag pendlar till arbete inom något större områden än de gjorde 2009. Utvecklingen de senaste åren är dock långsam.

Tillgänglighet till grundskola och gymnasium

Av barnen mellan 7 och 15 år i Sverige kan 60 procent nå en grundskola på 10 minuters promenad från hemmet, medan 80 procent av barnen i denna åldersgrupp kan nå en grundskola på 20 minuters promenad från hemmet. I mycket avlägsna landsbygdskommuner har 52 procent av barnen en grundskola på 20 minuters gångavstånd från hemmet, medan 95 procent av barnen i en storstadskommun har en grundskola på motsvarande avstånd. För riket som helhet har tillgängligheten till närmaste grundskola ökat med 12 procentenheter sedan 2009, mätt i andel av befolkningen som bor inom 1 000 meter från en

grundskola. Ökningen är störst, 16 procentenheter, i förortskommuner till storstäderna och minst, 3 procentenheter, i glesbygdskommuner.

När det gäller tillgänglighet till gymnasium når 16 procent av befolkningen i åldersgruppen 16–19 år ett gymnasium inom 10 minuters promenad och 35 procent av befolkningen i åldersgruppen 16–19 år ett gymnasium inom 20 minuters promenad. Tillgängligheten till gymnasium är störst i storstäderna där 46 procent av ungdomarna mellan 16 och 19 år kan ta sig till en gymnasieskola genom en promenad på maximalt 20 minuter. Lägst tillgänglighet till gymnasium har avlägset belägna landsbygdskommuner och landsbygdskommuner nära städer, där endast ungefär en fjärdedel av ungdomarna mellan 16 och 19 år kan nå en gymnasieskola genom en 20 minuters promenad.

Tillgänglighet till vård

Andelen av befolkningen som bor högst 1 000 meter från en vårdcentral är 42 procent. Sedan 2009 har tillgängligheten till vårdcentraler ökat med 14 procentenheter. Ökningen är störst i storstäderna och minst i glesbygdskommunerna. Tillgängligheten till vårdcentraler har ökat i olika takt i olika delar av landet, vilket kan leda till ökade skillnader över tid.

Tillgänglighet till livsmedelsbutiker

Av befolkningen har 66 procent en livsmedelsbutik på ett avstånd av 1 000 meter eller mindre från hemmet. Sedan 2009 har tillgängligheten till livsmedelsbutiker ökat med 8 procentenheter. Tillgängligheten till livsmedelsbutiker har ökat mest i förortskommuner till storstäderna, och minst, endast 1 procent, i glesbygdskommunerna.

Tillgänglighet utan persontransporter

Tillgängligheten utan persontransporter har ökat kraftigt i hela landet. Tillgång till bredband med olika anslutningshastigheter har ökat både i tät- och småort och i lands- och glesbygd, se avsnitt 4.4.2.

Trafikverket ska främja genomförandet av regeringens bredbandsmål, bl.a. genom att i egenkap av väghållare, främja bredbandsutbyggnaden genom att lämna grävstillstånd enligt 44 § väglagen (1971:948) vid förläggning av bredband inom vägområde i det statliga vägnätet. Myndigheten lämnar även grävstillstånd för förläggning av bredband i anslutning till det statliga järnvägsnätet.

Handläggningstiderna för grävstillstånd i vägområdet har över tid överstigit lagens krav om fyra månader. Trafikverket har vidtagit åtgärder för att komma tillrätta med detta. Även handläggningstiderna för grävstillstånd för järnvägsnätet har under vissa tider tagit längre tid än vad som kan vara rimligt. För denna hantering finns dock ingen lagstadgad handläggningstid, se även avsnitt 4.4.2.

Enligt ett uppdrag i regleringsbrevet för 2017 erbjöd Trafikverket i sitt fibernät tjänster på grossistnivå på konkurrensneutrala villkor till aktörer som efterfrågar elektroniska kommunikationer, i den mån kapaciteten inte behövs för Trafikverkets egna behov.

Andelen personer mellan 16 och 75 år som använder internet för att arbeta från hemmet och där utöva sitt yrke minst en gång i veckan var 38 procent 2017, jämfört med 17 procent 2009. Andelen skiljer sig inte mellan könen. Yngre personer och personer på landsbygden arbetar i mindre grad hemma jämfört med personer mellan 25 och 75 år och personer i städer.

Potentialen att arbeta från hemmet har inte utnyttjats för att ersätta resor till eller ifrån arbetet. Särskilt bland äldre och boende på landsbygden är andelen som använder internet för att arbeta från hemmet minst en gång i veckan låg. Av personer mellan 16 och 75 år arbetar 16 procent regelbundet från hemmet, minst en dag i veckan. Under 2009 var motsvarande siffra 17 procent. Det har således inte skett någon förändring vad gäller att ersätta arbete med distansarbete över internet, trots att det har blivit mer än dubbelt så vanligt att använda internet i yrket hemifrån.

Tillgången till uppkoppling har dock möjliggjort en ökad distanshandel. Distanshandelsomsättning har tredubblats sedan 2009, från 22 miljarder kronor till 67 miljarder kronor 2017. Den genomsnittliga tillväxttakten har varit 15 procent per år. Andelen av detaljhandelsomsättning som utgörs av distanshandel var 9 procent 2017.

Interregional tillgänglighet

Trafikverket gör tillgänglighetsanalyser för att identifiera brister i grundläggande tillgänglighet för interregionala resor. Trafikverket bedömer och kvantifierar grundläggande tillgänglighet genom åtta kriterier, som mäter tillgänglighet till Stockholm, närmaste storstad, universitet och högskolor, sjukhus, tillgänglighet för besökande samt möjligheter till internationella flygresor. För varje kriterium finns tre nivåer: god, acceptabel

och dålig tillgänglighet. Tillgängligheten har successivt förbättrats sedan målen antogs 2009 och antalet kommuner som uppfyllde alla åtta kriterierna för god tillgänglighet ökade 2017 till 103 kommuner från 95 kommuner 2016. Under 2012 var antalet kommuner 80 stycken. Under 2017 var det 16 kommuner, jämfört med 17 kommuner året innan och 20 kommuner 2012, som inte nådde upp till kraven som ställs för god tillgänglighet i något av kriterierna. För första gången når dock samtliga kommuner minst ett av kriterierna för god eller acceptabel tillgänglighet. Sammantaget har antalet kriterier som uppfylls för god tillgänglighet ökat med 7 procent mellan 2012 och 2017 och antalet kriterier som uppfylls med god eller acceptabel tillgänglighet har ökat med 3 procent.

Internationell tillgänglighet

Internationell tillgänglighet analyseras av Transportstyrelsen som bl.a. beräknar åtkomlighet och tillgänglighet med flyg. Beräkningen görs mellan 37 svenska städer och 15 länder i Europa. Under 2017 har 9 flygplatser fått förbättrad åtkomlighet med flyg jämfört med 2016. Jämfört med 2016 har samtidigt 24 flygplatser fått en försämrad åtkomlighet under 2017. Tillgängligheten för 21 flygplatser har förbättrats. Samtidigt har 6 flygplatser fått en försämrad tillgänglighet jämfört med 2016. I de flesta fall var förändringarna små.

En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem

Riksdagen har tillkännagett för regeringen att den snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (bet. 2017/18:TU1 punkt 1, rskr. 2017/18:104). Vidare delade inte riksdagen regeringens uppfattning att de två föregående tillkännagivanden om en strategi för luftfarten (bet. 2016/17:TU10 punkt 1, rskr. 2016/17:185 och bet. 2017/18:TU1 punkt 1, rskr. 2017/18:104) var slutbehandlade.

I mars 2018 hölls ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med i framtagandet av flygstrategin om genomförda och aktuella åtgärder inom ramen för flygstrategin. Exempelvis presenterades Arlandarådets arbete och aktuellt förhandlingsarbete i EU om en ny förordning om skydd av konkurrens inom luftfarten. Regeringen har under 2018 också tillsatt en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (dir. 2018:10), uppdragit åt Statens energimyndighet att stimulera och verka för en utveck-

ling och ökad användning av flygbiobränsle i Sverige (N2018/02705/FÖF) samt uppdragit åt Luftfartsverket att genomföra en fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet (N2018/02937/SUBT). Därutöver genomförs internt inom Regeringskansliet under 2018 den flygplatsöversyn som aviserades i flygstrategin.

Trafikavtal

Trafikverket har regeringens uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Trafikverket har i mars 2018 fattat beslut om trafikavtal på flyg för perioden 2019–2023 på följande linjer: Hagfors–Arlanda, Hemavan–Arlanda, Lycksele–Arlanda, Pajala–Luleå, Sveg–Arlanda, Torsby–Arlanda, Vilhelmina–Arlanda, Kramfors–Arlanda, Östersund–Umeå samt sträckorna Gällivare–Arlanda och Arvidsjaur–Stockholm.

Flygbolaget Nextjet AB och Nextjet Sverige AB meddelade den 16 maj 2018 att bolagen avsåg att ansöka om konkurs och samma dag återkallade Transportstyrelsen bolagens operativa licens. På tre linjer med allmän trafikplikt kunde Trafikverket agera i ett nödförfarande och innan sommaren få igång trafiken för en period av sju månader. Detta avsåg trafiken till och från Stockholm/Arlanda på linjerna Hemavan, Vilhelmina och Lycksele. Operatören avser även att mellanlanda trafiken från Hemavan på Kramfors/Sollefteås flygplats. Parallellt har Trafikverket initierat en upphandling som ska säkerställa trafiken efter perioden och fram till oktober 2019. För två av linjerna Arvidsjaur–Arlanda samt Gällivare–Arlanda, har trafiken upphandlats och flygtrafiken började bedrivas fr.o.m. den 15 september 2018.

Nattågstrafik till och från Jämtland

Regeringen uppdrog i september 2017 åt Trafikverket att ingå avtal om nattågstrafik för att tillgodose en daglig trafik till och från Jämtland på sträckan Stockholm–Duved, med trafikstart senast den 1 juni 2018 (N2017/05654/TS). En väl fungerande nattågstrafik har betydelse för både sysselsättningen och besöksnäringen i berörda regioner. Trafikverket inkom i mars 2018 med en hemställan om att senarelägga trafikstart, och regeringen beslutade i april 2018 att Trafikverket

får uppskov. Trafikverket har därför startat nattågen till och från Jämtland på sträckan Stockholm–Duvud fr.o.m. den 8 september 2018 (N2018/01525/TS).

Användbarhet för alla i transportsystemet

Transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning har förbättrats något sedan 2009. Skillnaderna mellan användbarheten för män och kvinnor har inte förändrats. Den objektiva och subjektiva tryggheten i transportsystemet har dock utvecklats negativt sedan 2009.

Användbarhet för personer med funktionsnedsättning

Transportsystemet ska utformas för att vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Andelen bussar som har tillgänglighetsanpassats för personer med funktionsnedsättning ökar ständigt och är 2017 nästan 82 procent. Andelen tillgänglighetsanpassade järnvägsfordon var 95 procent och andelen tillgänglighetsanpassade spåragnar var 58 procent samma år. Andelen tillgänglighetsanpassade fartyg ökar från en låg nivå och var närmare 21 procent 2017, jämfört med 15 procent 2014.

Trafikverket planerar att fram till och med 2021 anpassa 150 järnvägsstationer och cirka 2 000 busshållplatser. Under 2017 tillgänglighetsanpassades sju järnvägsstationer och 243 busshållplatser. Sammantaget har 86 järnvägsstationer och 1 461 busshållplatser nu åtgärdats.

Användbarhet för kvinnor respektive män

Transportsystemets användbarhet för kvinnor respektive män bedöms vara oförändrad, vilket innebär att transportbehovet inte fullt ut likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kvinnor och mäns resmönster skiljer sig åt, där män kör mer bil än kvinnor, men skillnaderna minskar. Kvinnor reser troligen något mer med kollektivtrafik, men skillnaderna mellan män och kvinnors resor med kollektivtrafik är inte statistiskt säkerställda.

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor, men skillnaden har minskat från nästan 11 procentenheter 2009 till 8 procentenheter 2016. I slutet av 2016 hade 78 procent av befolkningen över 18 år, eller 6,2 miljoner personer, körkort för personbil och lätt lastbil. Av körkortsinnehavarna är 48 procent kvinnor. Antalet körkort har sedan 2009 ökat i samma takt

som befolkningen (7 procent). Sammanlagt 30 procent av befolkningen över 18 år, 2,4 miljoner personer, har körkort för lätt eller tung motorcykel. Av dessa är 41 procent kvinnor och 59 procent män.

Personbilar som ägs av fysiska personer ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor och personbilar som ägs av män har högre årliga körsträckor än personbilar som ägs av kvinnor. Skillnaderna minskar dock, men mycket långsamt.

Kvinnor upplever trafiken som mer riskfylld än män, men skillnaden har minskat över tid. Kvinnor använder i högre grad än män bilbälte och cykelhjälms. Skillnaderna minskar när det gäller bältesanvändning, men ökar när det gäller hjälm-användning. Män kör i högre utsträckning än kvinnor bil efter att ha druckit alkohol. Män uppfattar dessutom i högre grad att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna och andelen män som har den uppfattningen ökar.

När det gäller inflytande i beslutsprocesser som påverkar transportsystemet är andelen kvinnor respektive män ungefär 50 procent i statliga myndigheters och bolags ledningsgrupper och styrelser. På regional och kommunal nivå kvarstår dock numerära skillnader i representationen mellan kvinnor och män. Det finns heller ingen trend som pekar på att kvinnors representation ökar. I de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 37 procent (män 63 procent) och andelen högre chefer som är kvinnor 33 procent (män 67 procent). I kommunala nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till transportsektorn är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 31 procent och andelen män 69 procent. Andelen högre chefer som är kvinnor uppgår till 36 procent och andelen män till 64 procent.

Trygghet i transportsystemet

Antalet personer i åldern 16–79 år som har utsatts för olika typer av våldsbrott, som hot, personrån, misshandel och sexualbrott, i kollektivtrafiken har enligt Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning ökat kraftigt över tid. År 2009 var antalet personer som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafiken nästan 85 000. År 2016 var motsvarande siffra drygt 248 000 personer. Ökningen var särskilt stor under 2016. Även i relation till antalet påstågande i kollektivtrafiken har våldsbrotten i kollektivtrafiken ökat.

Samtidigt har också andelen personer som upplever otrygghet i kollektivtrafiken ökat. Den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken en sen kväll har ökat med ungefär 5 procentenheter 2017 jämfört med 2012. Ökningen är störst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 20 procentenheter, upplever otrygghet i kollektivtrafiken en sen kväll jämfört med männen. År 2017 upplevde 30 procent av kvinnorna otrygghet i kollektivtrafiken, jämfört med 25 procent 2012. Av männen var det 9 procent som upplevde otrygghet i kollektivtrafiken 2017, jämfört med 7 procent 2012.

Transporternas ekonomiska överkomlighet

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

Priset för transporter har sammantaget ökat med 4 procent (justerat för inflation) mellan 2009 och 2017. Prisförändringen varierar stort mellan olika trafikslag. Priset för resor med regional linjetrafik har ökat med 23 procent, priset för järnvägsresor har ökat med 15 procent och priset för taxiresor har ökat med 12 procent. Däremot har priset för resor med långfärdsbuss minskat med 8 procent, priset för inrikes flyg med 18 procent och priset för in- och utrikes båtresor med 22 procent.

Priset för resor med regional linjetrafik varierar kraftigt i landet, liksom utbud och utbud av biljettyper. Priset för en enkelbiljett i en zon (fullt pris) varierar mellan 18 kronor i Örebro län och 43 kronor i Stockholms län. Priset för ett länsomfattande 30-dagars periodkort varierar mellan 740 kronor för Gotlands län och 2 684 kronor för Norrbottens län.

Priset per påstigning i riket var 12,93 kronor 2016, vilket är en ökning med 14 procent sedan 2009. Variationen i landet är dock stor. Priset är lägst i Stockholms län (10,64 kronor per påstigning) och högst i Kalmar län (36,85 kronor per påstigning). Priset per rest kilometer var i riket 1,24 kronor per kilometer 2016, vilket är en ökning med 10 procent sedan 2009. Högst pris per rest kilometer betalar resenärer i Norrbottens län (1,62 kr/km) och lägst pris per kilometer betalar resenärer i Dalarnas län (0,39 kr/km). I 12 av 21 län har priset per rest kilometer minskat sedan 2009.

Milkostnaden (samtliga kapital- och rörliga kostnader) för resor med egen bilsbil i mellanklassen har minskat med 6 procent sedan 2009 (fasta priser), vilket kan förklaras av lägre bränsleförbrukning. Milkostnaden (samtliga kapitalkostnader och rörliga kostnader) för resor med egen dieselbil i mellanklassen har minskat med 8 procent sedan 2009 (fasta priser), vilket kan förklaras av lägre bränslepris, lägre skatter och lägre kostnader för kontrollbesiktning.

Tillgänglighet godstransporter

Godstransporternas tillgänglighet bedöms vara på en lägre nivå 2017 jämfört med när målen antogs 2009, men har utvecklats positivt under det senaste året. Sverige rangordnades 2016 som nummer tre enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. Värdet är det högst uppmätta sedan 2007 då indexet togs fram. Enbart Tysklands och Luxemburgs transportsystem rankas högre. I konkurrenskraftsindexet, The Global Competitiveness Index (GCI), som beskriver hur näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna, bedömdes Sverige 2017 sammantaget vara på en sjunde plats av 137 länder. Infrastrukturens kvalitet i Sverige rangordnades i detta index på plats 19 av 137 länder. I rankingen bedöms kvaliteten på vägar, järnvägar, flyg och hamnar. Över tid har näringslivets bedömning av kvaliteten sjunkit för samtliga dessa index, men mellan 2016 och 2017 märks en klar förbättring när det gäller vägar, järnvägar och flyg. När det gäller näringslivets bedömning av kvaliteten på hamnar i Sverige visar indexet att denna fortsatt försämras.

Det ovan nämnda innebär att svensk infrastruktur och dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft är relativt god, men också att det finns utrymme för förbättringar.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen dels behovet av att skyndsamt utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12 punkt 7, rskr. 2014/15:206).

Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen att den skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14 punkt 4, rskr. 2016/17:238). Regeringen beslutade den 15 februari 2018 om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). Ändringarna trädde i kraft den 1 april i år. Regeringen hade dessförinnan den 30 november 2017 fattat beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Dessa ändringar, som trädde i kraft den 1 februari 2018, ger förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Dessutom har regeringen den 30 augusti 2018 beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet (N2018/04593/MRT).

Transportbranschens villkor

Det finns ungefär 530 000 personer, varav nästan 8 procent är kvinnor, och 92 procent som är män med körkortsbehörighet C (tung lastbil) och nästan 171 000 personer, varav drygt 10 procent är kvinnor och 90 procent är män, med körkortsbehörighet D (buss). År 2017 hade ungefär 180 000 personer giltiga yrkeskompetensbevis. Samtidigt var ungefär 57 000 personer, varav drygt 6 procent kvinnor och 94 procent är män, anställda som lastbilsförare och ungefär 23 000 personer, varav drygt 14 procent kvinnor och 86 procent är män, som bussförare enligt yrkesregistret. Antalet personer med körkortsbehörighet C och D har sammantaget minskat över tid, samtidigt som antalet anställda yrkesförare har ökat något under senare år. Antalet anställda i transportbranschen i sin helhet har varit konstant sedan 2009.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Döda och allvarligt skadade

Enligt hänsynsmålet ska transportsystemet till sin utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Inom vägtransportområdet är regeringens etappmål för perioden 2007–2020 att antalet omkomna i trafik-

olyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020 i trafikolyckor.

Under 2017 omkom 253 personer (196 män och 57 kvinnor) i vägtrafikolyckor mot 270 personer under 2016. Det är det lägsta uppmätta antalet omkomna i vägtrafiken sedan andra världskriget. Förutom de som omkommer i trafikolyckor, skadas personer allvarligt. Vidare dör människor i förtid av luftföroreningar och buller från trafiken, se avsnitt om Människors hälsa och livsmiljö.

Tio barn (0–17 år) varav åtta pojkar och två flickor omkom i vägtrafikolyckor 2017, vilket är det lägsta antalet som någonsin uppmätts. Under den senaste tioårsperioden har antalet barn som har omkommit i vägtrafiken mer än halverats.

Bland de omkomna i vägtrafiken 2017 var den största trafikantgruppen personbilar (131 omkomna, varav 98 män och 33 kvinnor), följt av motorcyklister (39 omkomna, varav 37 män och två kvinnor), fotgängare (37 omkomna, varav 20 män och 17 kvinnor) och cyklister (26 omkomna, varav 23 män och 3 kvinnor).

Under 2017 genomförde Trafikverket åtgärder på det statliga vägnätet i form av hastighetsreducerande åtgärder och mittsepareringar som beräknas minska antalet omkomna med 2,6 personer per år.

Trots effektiva åtgärder och den historiskt låga totalsiffran av antal omkomna i vägtrafiken finns det utmaningar. Endast 45 procent av trafiken höll hastigheten på det statliga vägnätet under 2017, och av alla dödsolyckor bedöms ca tredjedel vara alkohol- eller drogrelaterad. Det kommer att krävas en årlig minskning av antalet omkomna med 7,7 procent för att nå etappmålet till 2020. En sådan minskning är snabbare än den genomsnittliga minskningen under det senaste decenniet.

Männens andel av dem som omkommer i vägtrafiken är 75 procent och under de senaste 30 åren har denna andel ökat med fem procentenheter. Männen är överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Det systematiska arbete som bedrivits för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, har i något större utsträckning bidragit till färre omkomna kvinnor än omkomna män. Det beror sannolikt på att kvinnor generellt sett följer trafikregler mer och beter sig mindre riskfyllt i trafiken jämfört med män.

Tabell 3.3 Antal omkomna i de olika trafikslagen

År	Vägtrafik (exkl. suicid ¹)		Bantrafik (inkl. suicid)			Fritidssjöfart			Luftfart -
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Okänt	Män	Kvinnor	Okänt	
2006	333	112	0	0	93	33	2		
2007	344	127	0	0	110	33	2		
2008	286	111	0	0	98	41	2		
2009	266	92	51	40	0			34	3
2010	199	67	95	29	0			29	2
2011	241	78	64	30	0	36	3		3
2012	218	67	86	31	0	20	1		12
2013	195	65	74	43	0	30	6		5
2014	191	79	75	35	0	21	0		1
2015	201	58	91	27	0	30	0		6
2016	205	65	64	25	0	27	1		3
2017	196	57	46	22	11	21	0		

¹ För 2009 ingår suicid i statistiken.

För vägtrafikolyckor (exkl. suicid) har officiell statistik använts. Fr.o.m. 2010 har suicid exkluderats från statistiken för att harmoniera med internationella definitioner.
Källa: Olika källor för resp. trafikslag. Dödade och svårt skadade från Trafikanalys 2017.

Trafiksäkerhetsåtgärder, såsom säkerhetssystem i fordon och säkrare infrastruktur har störst effekt för dem som följer regler, t.ex. hastighetsbegränsningar.

Inom yrkessjöfarten omkom ingen under 2017, vilket också var fallet 2016. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten under 2017 var 28 personer, att jämföra med 22 personer året innan. Inom fritidssjöfarten omkom 21 personer (samtliga män) under 2017, att jämföra med 28 personer året innan. Sedan 2011 har 3 barn omkommit i fritidsbåtsolyckor. För allvarligt skadade inom fritidssjöfarten finns i dagsläget ingen rapportering, men en sådan är under utveckling.

Antalet omkomna inom bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) uppgick under 2017 till 79 personer, varav 26 i olyckor och 53 i självmord. Av de 26 omkomna i olyckor var 18 män och 4 kvinnor. Könet på de återstående 4 är inte känt. Över tid står självmord för tre fjärdedelar av alla som omkommer i bantrafik. Av de omkomna dog 23 i olyckor inom järnvägen, en inom spårväg och två i tunnelbanan. En av de omkomna i olyckor i bantrafiken 2017 var ett barn (under 18 år).

Antalet omkomna i bantrafiken har minskat de två senaste åren efter att i flera år ha legat på en jämn nivå och är nu den lägsta nivån sedan 2000. Bedömningen är att denna minskning kan bero på det systematiska arbetet för att stängla in och övervaka särskilda järnvägssträckor som haft många självmord och omfattande spårspilling. Dessa åtgärder ger god effekt för att öka både

punktligheten och trafiksäkerheten inom bantrafiken.

Trafikverket bedömer att myndighetens åtgärder under 2017 leder till att antalet omkomna inom järnvägen minskar med 4,2 personer per år. Som tidigare har konstaterats har Trafikverket också vidtagit åtgärder inom det statliga vägnätet i form av hastighetsreducerande åtgärder och mittsepareringar som ökar trafiksäkerheten. Totalt beräknar Trafikverket att dessa åtgärder minskar det årliga antalet omkomna med 2,6 personer per år.

Inom bantrafiken är de allvarligt skadade färre än de omkomna, då en kollision ofta är så våldsam att den blir dödlig. Nära hälften av de olyckor som resulterar i allvarligt skadade inom bantrafiken sker i en trafikmiljö där spårtrafik och vägtrafik samsas längs långa sträckor.

Olyckstalen inom luftfarten är mycket små, men varierar en del mellan åren. Sedan 2006 har antalet omkomna legat mellan en och tolv personer per år. Under 2017 omkom fem personer inom luftfarten, dock ingen inom linjefart och ej regelbunden trafik. En person omkom i en helikopterolycka, två i olyckor med skärmflyg och två i olyckor med ultralätta plan. Sett över en tioårsperiod sjunker antalet omkomna något.

Sju personer skadades allvarligt inom luftfarten under 2017, att jämföra med fyra under 2016. Ingen av dessa skadade åkte i linjetrafik eller ej regelbunden trafik. Av dem som skadats i luftfarten det senaste årtiondet är över 60 procent olyckor med skärmflyg.

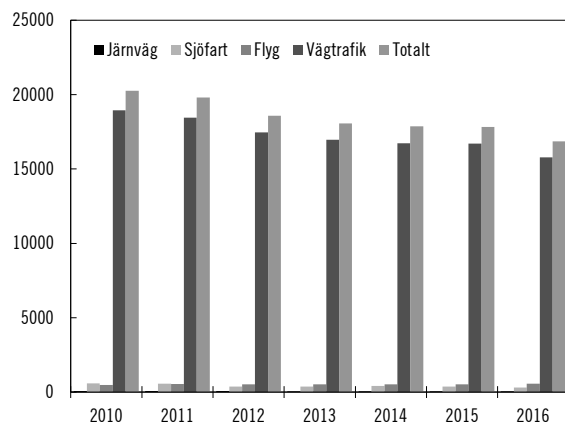
Växthusgasutsläpp

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009 då de transportpolitiska målen antogs.

Diagram 3.1 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

Tusen ton CO₂-ekvivalenter

År



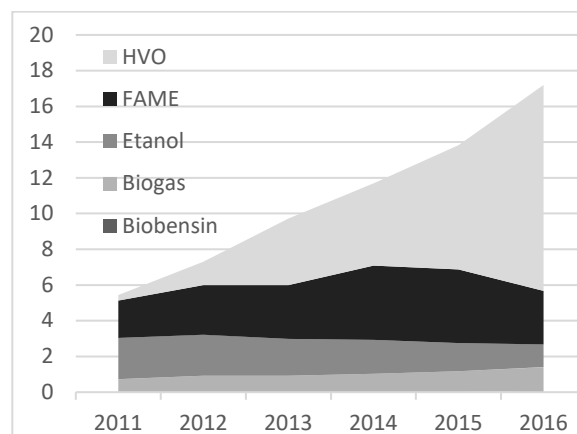
Källa: Naturvårdsverket.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utgör ca en tredjedel av de samlade utsläppen i Sverige. Utsläpp från vägtrafiken dominerar. I juni 2017 beslutade riksdagen om ett sektorsmål för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, har minskat med ca 17 procent under åren 2010–2016 och med ca 0,7 procent under 2017 enligt preliminära siffror från Naturvårdsverket (sedan 2009 då de transportpolitiska målen antogs bedöms växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg preliminärt ha minskat med cirka 20 procent). Huvudförklaringen till de senaste årens utsläppsminskningar är den ökade användningen av biodrivmedel. Under 2017 ökade andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn från 19 till 21 procent. Cirka 25 procent av den diesel som säljs i Sverige utgörs nu av biodiesel. I kollektivtrafiken utfördes 2017 enligt branschens egna uppgifter ca 87 procent av trafikarbetet med förnybara drivmedel. Med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod utgjorde andelen förnybar energi i hela transportsektorn preliminärt 37 procent under 2017.

Diagram 3.2 Biodrivmedel

TeraWatt-timmar (TWh)

År



Källa: Statens energimyndighet 2017.

Regeringen har vidtagit en rad insatser under 2017 och 2018 för att påskynda omställningen till en fossilfri transportsektor. Åtgärderna sammanfattas i regeringens handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering, se regeringens skrivelse En klimatstrategi för Sverige (skr. 2017/18:238). Några exempel listas nedan.

- Bonus malus-systemet för lätta fordon.
- Bränslebytet, ett reduktionspliktssystem för ökad inblandning av biodrivmedel.
- Miljöinformation om drivmedel vid pump.
- Eko-bonus och Miljökompensation införs för att stimulera överflyttning till sjöfart och järnväg.

Utsläpp från internationella transporter

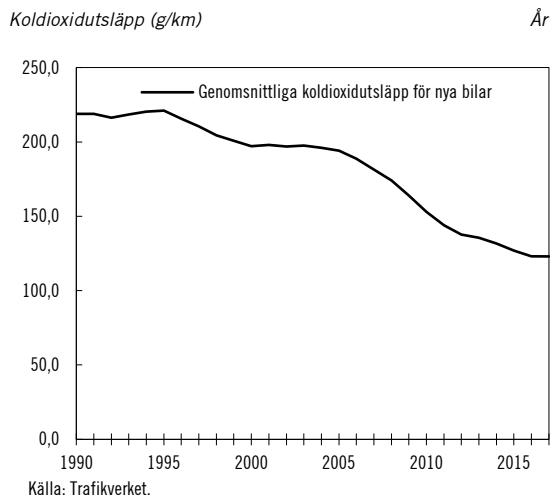
Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart ingår inte i det nationella målet. Trafikutskottet har dock pekat på att resultatredovisningen i budgetpropositionen även bör beakta utsläppen från den internationella trafiken (bet. 2017/18:TU1). Utsläppen från utrikes transporter och resor där bränslet bunkrats i Sverige var under 2017 högre än någonsin tidigare. Detta kan dock till viss del förklaras av att fler fartyg väljer att bunkra i Sverige. FN:s flygorgan, Icao, beslutade vid sin generalförsamling i oktober 2016 att införa ett globalt klimatstyrmedel för internationellt flyg, Corsia. Beslutet innebär att det internationella flygets koldioxidutsläpp ska stabiliseras på 2020 års nivå. Under 2017 har Icao arbetat vidare med att utforma regelverket för Corsia som ska införas 2021 med en frivillig fas. Från och med 2027 kommer systemet att bli obligatoriskt för alla stater men med vissa undantag. I april 2018 antog FN:s sjöfartsorgan, IMO, en initial strategi för att

minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten. Strategin innebär bl.a. att utsläppen ska minska med minst 50 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå, och att den internationella sjöfarten ska sträva mot fossilfrihet så snart som möjligt.

Energieffektivitet

Över en längre tidsperiod finns en långsam förbättring av energieffektiviteten i transportsystemet. Detta gäller tydligast för persontransporter på väg vilken till största delen drivs av en generell effektivisering av alla nya personbilar. År 2017 avviker från detta mönster genom att de marginellt minskade genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar framför allt berodde på en ökad andel elbilar och laddhybrider med utsläpp under 50 g/km, dvs. supermiljöbilar. Antalet nyregistrerade supermiljöbilar var 19 211 under 2017 vilket är en ökning med 6 216 bilar jämfört med 2016.

Diagram 3.3 Genomsnittliga koldioxidutsläpp för nya bilar



För övriga transport- och trafikslag är förändringarna i energieffektivitet mycket små.

Naturmiljö och kulturlandskap

Transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet har inte förändrats på ett avgörande sätt jämfört med 2009.

Infrastrukturens landskapsanpassning

Ett fungerande landskap omfattar värden och funktioner som utgör grunden för det hållbara

samhället och människors välfärd. Transportsystemet medför dock en omfattande påverkan på landskapet i form av bl.a. intrång, barriäreffekter, fragmentering, mortalitet, biologisk utarmning, förändrad hydrologi, spridning av buller och föroreningar samt brutna kulturella samband. Störningarna ökar med ökad trafikmängd och hastighet.

De senaste två åren har antalet polisrapporterade olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009. Under 2017 dödades 61 282 vilda djur och 2 237 renar i vägtrafiken. Det är det högsta antalen sedan 2009. Under 2017 dödades 16 lodjur, 5 björnar, 1 varg och 65 örnar i järnvägstrafiken.

För att klara berörda miljö kvalitetsmål behöver andelen landskapsanpassad infrastruktur och biologisk mångfald öka. Under 2017 åtgärdades 286 artrika vägkanter, 183 milstenar, 39 kulturvägar och 105 alléer. Under 2017 genomförde Trafikverket 53 åtgärder för utter, 32 åtgärder för fisk och 6 åtgärder för groddjur som syftade till att minska barriäreffekterna för vattenlevande djur. Infrastrukturens landskapsanpassning bedöms sammantaget vara fortsatt låg.

Invasiva arter

Naturvårdsverket bedömer att ca 380 invasiva arter har etablerat sig i den svenska naturen samt att antalet främmande arter som finns i Sverige ökar över tid och att internationell handel och resande bidrar till den utvecklingen. Invasiva arter utgör ett hot både mot artrika infrastrukturmiljöer och mot den biologiska mångfalden i ett större sammanhang. I september 2017 trädde IMO:s barlastkonvention i kraft, efter att ett tillräckligt antal länder anslutit sig underåret. Det bedöms bidra till en minskad risk för spridning av invasiva arter till följd av internationell sjötrafik.

Förorenade områden

I Sverige finns det ca 80 000 förorenade områden som innebär en skada eller olägenhet för människors hälsa eller i miljö i olika grad. Enligt uppskattningar kan Trafikverket ha ansvar för ca en tiondel av dessa. Trafikverket har identifierat ca 4 730 förorenade områden varav ca 4 330 är inventerade, 248 detaljerat undersökta, 143 sanerade och 166 friklassade. Under 2017 har fokus legat på inventering och undersökningar och under året användes 42,2 miljoner kronor för riktade åtgärder i form av utredningar och undersökningar. Trafikverket har under 2017 också betalat ut ca 35 miljoner kronor för miljögarantin.

Utsläpp av koppar, kväveoxider och svaveldioxid
 Trafiken är den största källan till utsläpp av koppar till luft. Utsläppen av koppar till luft har kontinuerligt ökat som en följd av ökad trafik. År 2016 släpptes 33,04 ton koppar ut från inrikes transporter, vilket kan jämföras med 30,91 ton 2009. Utsläppen av kväveoxider från internationellt flyg och internationell sjöfart har minskat sedan 2009, men ökade något under 2016. Även utsläppen av svaveldioxid har minskat sedan 2009, men ökat igen under 2016. Detta kan förklaras av ändrade bunkringsmönster. De verkliga utsläppen av svaveldioxid i Sveriges närområde har istället minskat kraftigt till följd av det s.k. SECA-direktivet för Östersjön och Nordsjön.

Oljeutsläpp

Oljeutsläpp, både mätt i antal observerade utsläpp och uppskattad sammantagen volym, från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid och fortsätter att minska.

Människors hälsa och livsmiljö

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

Luftföroreningar

Totalt uppskattas antalet förtida dödsfall som orsakas av luftföroreningar från trafik till omkring 3 000 per år. En samlad bedömning är att negativ hälsopåverkan på grund av luftföroreningar sannolikt har minskat sedan 2000-talets början.

Partikelhalter

Inom vägtrafiken är både avgaser och slitage av däck, bromsar och vägbanan en stor källa till förekomsten av partiklar i tätortsluften. Halterna av små partiklar (PM_{2,5}) påverkas dock i stor utsträckning av vindar som för upp partiklar från övriga Europa. Halterna är därför högst i södra Sverige. Antalet dygn då miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids minskar över tid, men variationerna är stora. År 2016 och 2017 överskreds miljö kvalitetsnormen och EU:s gränsvärde för PM₁₀ i Visby. Även Uppsala överskred miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ under 2017. För att minska halterna av större partiklar, PM₁₀, har det vidtagits åtgärder som lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, dammbindningsprogram och sänkta hastighetsgränser vilket har haft effekt.

Halter av kvävedioxid

Halterna av kvävedioxid i stadsmiljö har minskat sett över en längre tid, men under de senaste åren har den positiva utvecklingen stannat av, främst som en följd av att trafiken ökar och av ökningen av dieslbilar i städerna. De svenska tätorterna klarar miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet i urban bakgrund på 40 µg/m³, men under 2016 överskreds miljö kvalitetsmålet på 20 µg/m³ i Göteborg. Halterna av kvävedioxid i gaturum är högre än i urban bakgrund. Även dessa halter har sjunkit sett över en längre tid, men de minskar inte längre i samma takt. Under 2017 klarade både Stockholm och Göteborg EU:s gränsvärde och den svenska miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet i gaturum. Dock överskreds den svenska miljö kvalitetsnormen för halten kvävedioxid mätt som dygnsmedelvärde i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Umeå, Sollentuna, Södertälje, Mölndal och Örnköldsvik.

För att förbättra luften i städerna har regeringen den 30 augusti 2018 beslutat att göra det möjligt för kommuner att införa miljö zoner för lätta fordon samt ytterligare en miljö zon för tunga fordon. Det innebär särskilda zoner i stadsmiljön där endast de fordon som uppfyller vissa utsläppskrav får köra.

Buller

Buller från trafik bedöms orsaka omkring 500 förtida dödsfall per år. Redan vid 50 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus finns en ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Risken ökar med 3–4 procent för varje 5-decibels ökning av ljudstyrkan. Exponeringen för trafikbuller beräknas ge upphov till ca 1 000 hjärtinfarkter och ca 1 000 fall av stroke per år, varav ca 500 leder till döden. De personer som dött i förtid på grund av buller beräknas i genomsnitt ha förlorat åtta friska levnadsår. Betydande hälsovinster kan därför nås genom att sänka bullerexponeringen.

Trafikverket utför åtgärder för att minska exponeringen från buller från statliga vägar och järnvägar. Under 2017 genomfördes 2 247 åtgärder på statliga vägar och 381 åtgärder på statliga järnvägar. Under 2017 genomförde Trafikverket bullerskärmande åtgärder för ca 2 600 personer längs de statliga vägarna och bidrog till bullerskydd för ca 1 000 personer längs de kommunala vägarna. Antalet åtgärder och antalet personer som berörts av bullersänkande åtgärder har successivt minskat de senaste åren. Mycket av det mest störande trafikbullret uppstår inom det kommunala vägnätet.

De förändringar av regelverket för trafikbullen som genomförts har bl.a. inneburit tydliggöranden vad gäller tillämpningen av regelverket och ökade förutsättningar för bostadsbyggande i bullerutsatta lägen. Det finns dock ett fortsatt behov av att följa utvecklingen.

Fysiskt aktiva resor

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

Möjligheterna till fysiskt aktiva resor har förbättrats något. På det statliga vägnätet ökade gång- och cykelvägarna under 2017 med 6 procent och i slutet av 2017 fanns det 2 732 mil cykelväg i landet inrapporterade i nationella väg-databasen (NVDB).

Regeringen beslutade den 27 april 2017 om en nationell strategi för ökad och säker cykling (N2015/07365/TS m.fl.). I anslutning till arbetet med cykelstrategin har regeringen under 2017 fattat beslut om ett antal uppdrag för en ökad och säker cykling som redovisas under 2017 och 2018.

Stadsmiljöavtal

Regeringen stödjer sedan 2015 genom de s.k. stadsmiljöavtalen hållbara persontransporter som cykling och kollektivtrafik. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att nå miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet innebär möjligheter för kommuner och landsting att få upp till 50 procent i statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och sedan 2017 även för cykling.

Regeringens satsning på stadsmiljöavtal uppgår för 2018 till 1 miljard kronor och ingår i den ekonomiska ramen för den nationella transportinfrastrukturplanen för 2018–2029.

Trafikverket har hittills genomfört fem ansökningsomgångar och totalt fattat beslut om stöd på 2,55 miljarder kronor till åtgärder för kollektivtrafik och cykel. Stöd har beviljats till bl.a. BRT-åtgärder (Bus Rapid Transit), laddstationer för elbussar, spårvägslinjer, kollektivtrafikfält, hållplatser, plattformar och, sedan 2017, ett stort antal cykelprojekt. Kommuner och landsting som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer

som bidrar till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Stadsmiljöavtalen bidrar till miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö, Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* samt till delmål 11.2 i Agenda 2030.

Övrigt

Krisberedskap och det civila försvaret

Mot bakgrund av den säkerhetspolitiska utvecklingen i närområdet och händelser som visat på samhällets sårbarhet finns behov av att förstärka samhällets krisberedskap och totalförsvaret under kommande år. För att samhällets viktiga funktioner ska fungera i fredstid, vid höjd beredskap och ytterst i krig behövs fungerande transporter och transportinfrastruktur. En viktig förutsättning för det fortsatta arbetet är att det för samhällsviktiga verksamheter inom transportområdet är tydligt vilken myndighet som ansvarar för samlad övergripande planering för krisberedskap och det civila försvaret.

Regeringen beslutade därför under 2017 om en ändring av Trafikverkets instruktion som innebär att Trafikverket fr.o.m. den 1 augusti 2017 har fått ett samlat övergripande planeringsansvar för att utveckla och samordna krisberedskap och det civila försvaret inför och vid höjd beredskap inom transportområdet. Trafikverket har fått denna uppgift eftersom myndigheten har ett trafikslagsövergripande perspektiv och en operativ roll inom transportområdet. Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsens behåller dock ansvaret för krisberedskap och civilt försvar inom sina respektive ansvarsområden. Under 2017 och 2018 har en löpande dialog skett mellan Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och Trafikverket när det gäller myndighetens arbete med att utveckla övergripande samordning och planering för krisberedskap och det civila försvaret inom transportområdet. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 anges bl.a. att Trafikverket ska vidareutveckla krisberedskapen och det civila försvaret samt förmågan att hantera händelser och situationer i fredstid, vid höjd beredskap och ytterst i krig. Några angelägna frågor är ökad säkerhet i it- och kommunikationssystem, förbättrat skalskydd av vitala delar av transportinfrastrukturen samt förbättrad robusthet i kritisk infrastruktur och samhällsviktiga

transporter inklusive förmågan att hantera exempelvis stora olyckor, naturhändelser och antagonistiska hot. För att kunna möta både den nuvarande och en framtida ökad hotbild i samhället och omvärlden samt för att reducera risken för störningar i väg- och järnvägstrafiken bör byggnaderna där trafikledning sker ha ett högre säkerhetsskydd. Trafikledningen av statens vägar och järnvägar utgör en samhällskritisk funktion. Skyddet mot sabotage, spioneri och terrorism riktad mot denna verksamhet behöver stärkas.

Efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2018 beslutade riksdagen om en satsning på 40 miljoner kronor per år fr.o.m. 2018 för Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket för det fortsatta planerings- och utvecklingsarbetet med det civila försvaret (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104).

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

Ekonomiska ramar

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

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

I beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av 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 (N2014/01779/TE, m.fl.) beslutade regeringen den 3 april 2014 att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 281 miljarder kronor skulle delas upp en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 246,1 miljarder kronor och en del på 34,9 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen beslutade även att av utvecklingsramen i den nationella planen skulle 7,8 miljarder kronor användas till miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, dvs. genomsnittligt 650 miljoner kronor per år under planperioden. Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 innehåller ett antal investeringar som delvis finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Den del av investeringarna som täcks av intäkter från framtida skatter eller infrastrukturavgifter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2025 ska uppgå till 53 miljarder kronor i 2013 års prisnivå (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder för samma period på 522 miljarder kronor i 2013 års prisnivå som riksdagen tidigare har beslutat om. Tabell 3.4 redovisar en uppföljning av utfall 2017 enligt de ekonomiska ramar som riksdagen beslutat om, inklusive beslut med anledning av höständeringsbudgeten för 2014 (prop. 2014/15:2, bet. 2014/15:FiU11, rskr. 2014/15:37) och budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Utöver de ekonomiska ramar enligt nationell plan som redovisas i tabell 3.4 har riksdagen i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86), propositionen vårändringsbudget för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255) samt budgetpropositionen för 2016

(prop. 2015/16:1 utg.omr. 22, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98) beslutat om tillkommande ekonomiska ramar för insatser för förbättrade stadsmiljöer i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik-anläggningar i tätort (500 miljoner kronor per år för 2015 respektive 2016 samt 750 miljoner kronor för 2017), en tillfällig ökning av medlen till drift och underhåll i järnvägsinfrastrukturen (620 miljoner kronor för 2015 och 1 240 miljoner kronor för 2016 respektive 2017), en tillfällig satsning på förbättrad kollektivtrafik i landsbygd (209 miljoner kronor 2017) samt en tillfällig satsning på väg- respektive järnvägsunderhåll i landsbygd (sammanlagt 200 miljoner kronor för 2017), dessutom ökas anslaget för cykel-främjande åtgärder till 75 miljoner kronor under 2017. Utfallet för sådana åtgärder ingår i tabell 3.4.

Utöver utfallet enligt tabell 3.4 har Trafikverket för 2017 också tagit emot 1 156 miljoner kronor i medfinansiering av statlig infrastruktur från avtalsparter.

Av mottagen medfinansiering kommer 1 026 miljoner kronor från kommuner och landsting, resterande del om 130 miljoner kronor kommer från övriga aktörer som exempelvis kollektivtrafikbolag och andra företag. Trafikverket har för 2017 inte erhållit finansiering i form av räntefria lån, s.k. förskottering till byggande av väg- och järnvägsinvesteringar. Trafikverket har däremot återbetalat 494 miljoner kronor till sina avtalsparter. 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.

Tabell 3.4 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur

Miljoner kronor, prisnivå 2013

	Ram statlig medel 2014–2025	Utfall 2017	Utfall 2014– 2017
Statlig ram (anslag och lån) för planeringsperioden 2010– 2021	522 000	43 168	164 357
<i>Utveckling av transportsystemet</i>			
Större investeringar i nationell plan (över 50 mnkr)	158 157	13 844	47 266
Väginvesteringar	44 778	4 174	14 017
Järnvägsinvesteringar	112 000	9 339	32 673
Sjöfartsinvesteringar	1 129	331	576
Luftfartsinvesteringar	250	0	0
Övriga investeringar (mindre än 50 mnkr)	31 443	2 838	9 143
Investering i regional plan	35 385	2 737	11 779
Övrig Utveckling	19 135	1 722	7 073
Räntor och återbetalning av lån	34 440	1 911	6 953
Summa Utveckling av transportsystemet	278 560¹	23 052	82 214
<i>Vidmakthållande av transportsystemet</i>			
Drift och underhåll vägar	125 800	9 830	40 012
Bärlighet vägar	15 330	1 155	6 076
Bidrag till enskilda vägar	13 400	1 088	4 346
Drift och underhåll järnväg	85 945	7 807	30 782
Forskning och innovation	2 125	160	628
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	242 600²	20 040	81 844
Ersättning avseende icke statliga flygplatser	840	76	299
<i>Finansiering</i>			
Anslag	514 460	42 713	161 172
Lån i Riksgäldskontoret	7 540	455	3 185
Summa finansiering	522 000	43 168	164 357
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt (finansierades delvis med trängselskatt eller vägavgifter)	53 000	2 054	7 328
<i>Finansiering</i>			
Lån i Riksgäldskontoret, trängselskatt och avgifter	53 000	2 054	7 328
Total ram för planeringsperioden 2014–2025	575 000	45 222	171 685

¹ Ramen i tabellen för utveckling av transportsystemet är inklusive riksdagens beslut med anledning av höständringsbudgeten för 2014 och budgetpropositionen för 2015, då riksdagen beslutade om en permanent överföring av totalt 1,6 mdkr. från anslaget 1:1 till anslaget 1:2 och exklusive Driftbidrag till icke statliga flygplatser. Driftbidrag till icke statliga flygplatser redovisas separat i tabellen, men ingår i den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet.

² Den totala ram för drift, underhåll och bärlighet som redovisas i tabellen är inklusive riksdagens beslut med anledning av höständringsbudgeten för 2014 och budgetpropositionen för 2015, då riksdagen beslutade om en permanent överföring av totalt 1,6 mdkr från anslaget 1:1 till anslaget 1:2.

Källa: Underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Investeringar

Tabell 3.5 visar att den totala verksamhetsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder 2017 har ökat sedan 2014. Åtgärder inom vägsystemet ökade något mellan 2016 och 2017 medan åtgärder inom järnvägssystemet minskade något under samma period. Anledningen till detta utfall var främst förändringar av framdriften i de namngivna investeringarna, dvs. de investeringar som överstiger 50 miljoner kronor i den nationella trafikslagsövergripande planen. Utfallen i tabell 3.5 skiljer sig något från den som redovisades i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) då fördelningen mellan poster har justerats. För att härleda vilka justeringar som har gjorts se Trafikverkets årsredovisning för 2017.

Tabell 3.5 Verksamhetsvolym för om- och nybyggnadsåtgärder

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

	2014	2015	2016	2017
Väg	8 595	7 122	7 906	9 301
Järnväg	10 133	12 166	10 616	10 494
Sjöfart ¹	0	0	1	0
Luffart ²	0	0	3	46
Bidrag, stöd och medfinansiering ³	1 751	1 554	3 512	3 131
varav bidrag till sjöfart ¹	42	75	177	435
Planering och övrigt	376	358	684	263
Summa	20 897	21 275	22 899	23 670

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

² Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för.

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

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2017 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

I tabell 3.6 redovisas utfallet i förhållande till nationell plan för områdena större namngivna investeringar, trimning och effektiviseringar samt miljöinvesteringar för väg och järnväg. Andel av ram i nationell plan redovisas i procent. Totalt sett följer investeringarna planen för 2014–2017 med vissa avvikelser.

De namngivna investeringarna understiger den nationella planens ackumulerade värden och det gäller särskilt väginvesteringar. Enligt Trafikverket beror det på tilldelade anslagsramar, investeringsobjektens faktiska framdrift samt kraftiga kostnadsänkningar för vissa vägobjekt, som delvis är ett resultat av aktiva val och kostnadsänkande produktionsmetoder. Det gäller bland

annat Norra länken i Stockholm vars slutkostnad är avsevärt lägre än plankostnaden.

Trimning och effektivisering överskrider den nationella planens ackumulerade värden och det gäller särskilt järnvägsåtgärder. Enligt Trafikverket beror det på tilldelade anslagsramar och det stora behovet av åtgärder inom området trimning och effektivisering.

Regeringen har beslutat om totala ramar för respektive investeringsområde, bland annat miljöinvesteringar, dock inte planerad fördelning över planperioden. Det ackumulerade utfallet 2014–2017 avseende miljöinvesteringar, dvs. miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, överensstämmer relativt väl med vad Trafikverket planerat men med ett visst överskridande. Noteras kan att Trafikverkets planerade nivåer är lägre jämfört med en jämn fördelning över planperioden.

Överskridandet av Trafikverkets planerade ackumulerade nivå beror främst på stora kostnader för miljögarantier, som innebär sanering av markföroreningar, på järnväg under 2015. Miljögarantin avser statens historiska miljöskuld eller det miljöansvar som regleras i vissa avtal om bolagisering av flera olika statliga verksamheter.

Tabell 3.6 Uppföljning av investeringsområden i nationell plan (väg och järnväg)

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

	Större namngivna investeringar	Trimning och effektivisering	Miljöinvesteringar
Volym t.o.m. 2017	45 805	7 013	1 975
Plan 2014–2025	158 157	23 644	7 801
Andel av plan (%)	29	30	25

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2017.

I tabell 3.7 redovisas prognostiserad kostnad i förhållande till plan för större pågående investeringsprojekt. Prognoserna anges i prisnivå 2013 för att de ska vara jämförbara med värdena i planen. Objekten västsvenska paketet, E4 Förbifart Stockholm samt Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron ligger den prognostiserade kostnaden ungefär lika med plankostnaden. Den prognostiserade kostnaden underskrids för objektet Hallsberg–Degerön, medan Tomteboda–Kallhäll och Flackarp–Arlöv överskrids. Objektet Tomteboda–Kallhäll innefattar komplexa moment och Trafikverket bedömer att det kommer att ta längre tid och kosta mer än tidigare bedömningar. Kostnadsökningen för objektet Flackarp–Arlöv beror enligt Trafikverket på innehållsförändringar. Objektet ERTMS överskrids kraftigt

med 48 procent, en ökning från föregående års ökning på 45 procent. Trafikverket redovisar årligen en utförlig rapport för ERTMS till regeringen. Riksrevisionens granskningsrapport av effektiviteten i ERTMS-införandet publicerades i

augusti 2018 (RIR 2018:21). För mer information om dessa objekt hänvisas till Trafikverkets årsredovisning för 2017.

Tabell 3.7 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i den nationella planen för transportsystemet 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

	Väg/Järnväg	Byggstart	Öppnas för trafik	Total kostnad enl. plan inkl. ev. medfinansiering	Prognosticerad kostnad per 2017-12-31	Prognosticerad kostnad i förhållande till nationell plan (i procent)	Utfall t.o.m. 2017-12-31 löpande pris
Västsvenska paketet	V/J	2010	2028	38 539	38 539	100	9 432
E4 Förbifart Stockholm	V	2014	2026	31 471	31 641	101	7 135
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälardalen)	J	2011 (yttre delen) ¹	2016 och 2029 ²	13 904	16 430	118	6 622
Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	J	2013	2022	3 327	3 448	104	2 064
Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1	J	2015	2021	1 964	1 848	94	1 319
ERTMS utveckling	J	2008	2021	2 034	3 011	148	2 336
Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår	J	2017	2023	3 543	3 944	117	294

¹ Omfattar sträckan Barkarby–Kallhäll.

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

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2017 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Uppföljning av objekt som färdigställdes 2017

I tabell 3.8 respektive tabell 3.9 redovisas en kostnadsuppföljning för namngivna objekt i nationell plan med slutkostnad över 50 miljoner kronor samt objekt i länsplaner för regional transportinfrastruktur med en slutkostnad över 25 miljoner kronor som färdigställs under 2017.

En jämförelse görs mellan dels beräknad kostnad enligt underlag till planbeslut¹ och verklig (slutlig) kostnad, dels mellan beräknad kostnad vid byggstart och verklig (slutlig) kostnad. I tabellerna framgår vilka objekt som återfinns i de s.k. länsplanerna för regional infrastruktur, övriga objekt är namngivna objekt i nationell plan. För att kunna jämföra kostnaderna mellan åren redovisas dessa i 2013 års priser. I tabell 3.8 redovisas en prisomräkning med det branschrelaterade index som Trafikverket använder. I tabell 3.9 redovisas en prisomräkning med nettoprisindex (NPI)². 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 färre

kostnadsökningar och beräkningar med nettoprisindex visar väsentligt fler kostnadsökningar. Detta beror på att branschindex ökat mer än nettoprisindex under samma period. Det tyder på att fördyringar jämfört med bedömd kostnad till stor del förklaras av prisutvecklingen i branschen. Vid jämförelse mellan den beräknade kostnaden vid tiden för byggstart och slutlig kostnad är skillnaderna mellan nettoprisindex och branschindex mindre. Neutraliserat för prisutvecklingen i branschen har kostnaderna för Trafikverkets objekt som öppnade för trafik under 2017 sammantaget minskat med 1 procent. Jämfört med tidpunkt för byggstart har projektkostnaderna minskat med 4 procent. Det finns variationer mellan projekten. Uppföljd NNK (nettonuvärdeskvot, dvs. ett mått på samhällsekonomisk lönsamhet) är för merparten av objekten något högre än beräknad i gällande plan (branschindex har använts vid jämförelsen). Detta skiljer sig mot föregående år där en minskning kunde redovisas i uppföljd NNK. Allt annat lika genererar kostnadsökningar en lägre NNK än beräknad i plan, och kostnadsminskningar en högre NNK än beräknad. Detta är också fallet för samtliga objekt i tabell 3.8. I Trafikverkets årsredovisning kommenteras kostnader och NNK projekt för projekt.

¹ Bedömd kostnad i underlag till regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2014–2025.

² Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta

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

Tabell 3.8 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2017 (branschindex)

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2017

Objekt/projekt	Väg- Järnväg	Aktuellt regeringsbes- lut vid byggstart (LP = objekt i länsplan)	Uppföljning av kostnader beräknat med branschindex					NNK	
			Bedömd kostnad i planbeslut	Bedömd total kostnad vid byggstart	Verklig kostnad (slutlig)	Kostnadsför- ändring jmf med plan (i procent)	Kostnadsför- ändring jmf med byggstart (i procent)	Beräknad NNK1 i plan (bransch- index)	Uppföljd NNK2 (bransch- index)
Skutskär- Furuvik, dubbelspår	J	2010	916	927	698	-24	-25	0,2	0,5
Citybanan, Stockholm	J	2010	22 579	23 316	22 901	1	-2	-0,1	-0,1
E4 Tomtebodavägen- Haga södra	V	2010	917	917	727	-21	-21	4	5,4
Väg 56 Stingtorpet- Tärnsjö	V	2010	495	387	334	-33	-14	1,1	1,8
E18 väster Karlstad	V	2014	387	405	300	-22	-26	1,1	1,7
Trafikplats Spillepengen	V	2014	277	277	269	-3	-3	1	1,1
Väg 86 Bergsåker-Silje	V	(LP) 2014	40	37	42	5	14	0	-0,3
Förbi fors	V	(LP) 2014	146	146	117	-20	-20	-1,6	<-1
Väg 222 Mölnvik- Insjön	V	(LP) 2014	79	84	107	35	27	saknas ¹	inte uppföljt ¹
Väg 252 Hallstahammar- Surahammar	V	(LP) 2014	261	274	231	-11	-16	0	0,1
Väg 61 Åmot- Norra By	V	(LP) 2014	84	85	66	-21	-22	-0,3	-0,2
Väg 190 Gunnilse Ås-Ångered kyrkväg	V	(LP) 2014	83	114	90	8	-21	-0,1	-0,2
Väg 190 Storåsvägen- Gunnilse Ås	V	(LP) 2014	109	151	119	9	-21	2,3	2
Totalt			26 373	27 120	26 001				

¹ Saknas uppgift om NNK för detta objekt och kan därför inte heller följas upp.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2017 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Tabell 3.9 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2017 (nettoprisindex)

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2017

Objekt/projekt	Väg-Järnväg	Aktuellt regeringsbeslut vid byggstart (LP = objekt i länsplan)	Bedömd kostnad i planbeslut	Bedömd total kostnad vid byggstart	Verklig kostnad (slutlig)	Kostnadsför- ändring jmf med plan (i procent)	Kostnadsför- ändring jmf med byggstart (i procent)
Skutskär-Furuviik, dubbelspår	J	2010	759	750	652	-14	-13
Citybanan, Stockholm	J	2010	19 379	18 472	22 901	18	24
E4 Tomtebodå-Haga södra	V	2010	793	793	688	-13	-13
Väg 56 Stingtorpet- Tärnsjö	V	2010	494	478	327	-34	-32
E18 väster Karlstad	V	2014	382	400	289	-24	-28
Trafikplats Spillepengen	V	2014	274	278	265	-3	-5
Väg 86 Bergsåker-Silje	V	(LP) 2014	39	36	54	38	50
Förbi fors	V	(LP) 2014	145	145	115	-21	-21
Väg 222 Mölnvik-Insjön	V	(LP) 2014	78	84	110	41	31
Väg 252 Hallstahammar- Surahammar	V	(LP) 2014	258	275	226	-12	-18
Väg 61 Åmot-Norra By	V	(LP) 2014	80	81	65	-19	-20
Väg 190 Gunnilse Ås- Angereds kyrkväg	V	(LP) 2014	81	105	88	9	-16
Väg 190 Storåsvägen- Gunnilse Ås	V	(LP) 2014	108	139	116	7	-17
Totalt			22 870	22 036	25 896		

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2017.

Länsplaner för regional transportinfrastruktur

I tabell 3.10 redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt länsplanerna och hur olika typer av bidrag har fördelats. Under 2017 genomfördes åtgärder för totalt 2 852 miljoner kronor i 2013 års prisnivå (fast pris). Sammantaget har åtgärder genomförts för 33 procent av den totala ekonomiska ramen för länsplanerna under de fyra första åren. Fördelningen mellan de olika länsplanerna redovisas i tabell 3.11. Att utfallet varierar mellan länen beror på att ett antal större projekt har pågått i några län och att dessa har krävt en

större andel medel för att kunna genomföras effektivt. För några län är utfallet lågt bl.a. beroende på att åtgärder inte påbörjats alternativt färdigställt och bidrag till kommuner och trafikhuvudmän därför inte betalats ut. Länsplanerna ska genomföras på ett sådant sätt att en lika stor andel av varje länsplan ska vara genomförd till 2018. För uppföljning av större objekt i länsplanerna färdigställda under 2017 hänvisas till tabell 3.8 respektive tabell 3.9.

Tabell 3.10 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	Bidrag till enskilda vägar	Bidrag flygplatsanläggningar	Summa
2014	1 090	681	185	889	31	44	2 920
2015	1 435	813	129	514	26	63	2 980
2016	1 460	1 107	147	528	27	42	3 311
2017	1 306	838	167	466	30	45	2 852
Volym 2014–2025 enligt plan	14 687	12 376	1 545	6 963	334	419	36 324
Utfall i andel av plan t.o.m. 2017 (i procent)	36	28	41	34	34	46	33

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets årsredovisning för 2017.

Tabell 3.11 Uppföljning av de regionala planerna (länsplaner) för planperioden 2014–2025

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2013

Län	Utfall 2017	Utfall 2016	Utfall 2015	Utfall 2014	Plan 2014–2017	Andel som genomförts t.o.m. 2017 av plan 2014–2017 (i procent)	Plan 2014–2025	Andel som genomförts t.o.m. 2017 av plan 2014–2025 (i procent)
Stockholm	616	861	703	879	3164	97	8 717	35
Uppsala	152	178	187	95	523	117	1 596	38
Södermanland	33	37	28	154	394	64	1 042	24
Östergötland	110	46	43	63	469	56	1 418	18
Jönköping	164	197	67	76	423	119	1 313	38
Kronoberg	31	83	106	80	278	108	773	39
Kalmar	23	69	130	60	271	104	873	32
Gotland	13	5	4	13	62	56	207	17
Blekinge	20	41	74	13	176	84	520	28
Skåne	265	324	307	358	1420	88	4 292	29
Halland	47	105	116	109	472	80	1 241	30
Västra Götaland	456	545	496	518	2216	91	6 351	32
Värmland	123	71	71	79	347	99	995	35
Örebro	106	66	30	77	390	72	1 057	26
Västmanland	117	98	92	54	280	129	816	44
Dalarna	101	127	121	97	399	112	1 128	40
Gävleborg	109	127	103	46	333	116	950	41
Västernorrland	93	77	54	48	296	92	870	31
Jämtland	72	56	41	32	176	114	514	39
Västerbotten	126	71	18	28	298	82	891	27
Norrbottnen	73	66	72	41	234	108	760	33
Centralt bokförda kostnader	2	61	117	0				
Summa	2 852	3 311	2 980	2 920	12 621	96	36 324	33

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets årsredovisning för 2017.

Drift och underhåll

Syftet med drift och underhåll är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och att upprätthålla den funktion som de är avsedda för. De åtgärder som genomförs ska motverka slitagets effekter och bidra till en hög trafiksäkerhet och främja kapacitet, punktlighet och användbarhet. Underhållet ska leda till en tillförlitlig anläggning som ska klara av att utsättas för trafik och kunna motstå yttre påfrestningar i form av exempelvis dåligt väder. Under 2017 var Trafikverkets verksamhetsvolym för vägunderhåll 10,4 miljarder kronor och för järnvägsunderhåll 8,4 miljarder kronor. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt strävar Trafikverket efter att prioritera åtgärder på ett sätt så att största möjliga nytta skapas för pengarna. För att öka produktiviteten i verksamheten arbetar Trafik-

verket bland annat med att effektivisera upphandlingar och att utveckla och tillämpa nya metoder och material. Trafikverket har ökat andel utvecklingsfrämjande upphandlingar mellan 2015–2017 vilket bedöms leda till en ökad produktivitet. Trafikverkets analyser av konjunktur- och konkurrenssituationen av marknaden visar att det framöver finns risk för en överhettning, framför allt i storstäderna, vilket skulle kunna påverka produktiviteten negativt. Trafikverket arbetar därför för med att utveckla marknaden, bl.a. genom att försöka öka andelen internationella aktörer på marknaden och att arbeta med kompetensförsörjning inom branschen. För att på ett bättre sätt kunna ge en samlad bild av produktivitetsutvecklingen över tid behöver Trafikverket fortsatt utveckla metoder för uppföljning. Trafikverket har därför inlett ett forskningspartnerskap med Statens väg- och trafikforskningsinstitut.

Tabell 3.12 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Kronor, löpande priser

Bantyp	Tågkilometer (miljoner)	Andel	Spårkilometer	Andel	Kronor per tågkilometer 2017	Kronor per spårmeter 2013	Kronor per spårmeter 2014	Kronor per spårmeter 2015	Kronor per spårmeter 2016	Kronor per spårmeter 2017
Banor i storstadsområden	37,4	24	1 398	10	41	798	924	1 081	1 104	1 102
Banor som bildar större sammanhängande stråk	68,4	43	4 781	34	36	432	448	368	390	509
Banor för övrig viktig gods- och resandetrafik	40,0	25	4 182	30	39	413	452	369	472	371
Banor med mindre trafik	11,2	7	2 743	19	73	204	299	230	221	299
Banor med ringa eller ingen trafik	0,6	0,4	1 055	7	274	141	251	152	130	145
Totalt	157,5	100	14 158	100	41	397	453	397	434	459

Källa: Underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Under 2017 har Trafikverket inom järnvägsanläggningen genomfört ett flertal stora reinvesteringssåtgärder. Bland annat har spårbyten genomförts på Södra och Västra stambanan och på Stambanan genom Övre Norrland där det nu efter flera år av arbete finns ett nytt spår på järnvägen längs hela sträckan mellan Boden och Bastuträsk. Det gamla slitna spåret har bytts ut till ett nytt som kommer att vara stabilt i många år framöver. Trafikverket har under året också inlett omfattande arbeten för att renovera den så kallade Getingmidjan i centrala Stockholm. Det är ett omfattande reinvesteringssprojekt som kommer att pågå under flera år framöver och ge upphov till påverkan på tågtrafiken.

För att upprätthålla kapaciteten, tillgängligheten och robustheten så har Trafikverket under 2017 bytt ut 110 kilometer spår, ett 30-tal spårväxlar och 150 kilometer kontaktledningar. Det finns även ett stort behov av att åtgärda broar i järnvägsnätet och under 2017 har verksamhetsvolymen för brounderhåll ökat.

De utförda åtgärderna har en positiv inverkan på anläggningens tillstånd. Antalet infrastrukturrelaterade tågstörande fel i anläggningen i relation till antalet framförda tågakilometer har under 2017 minskat för alla bantyper. Det innebär att den positiva utvecklingen som varat under flera år även fortsatte under 2017. Av tabell 3.12 framgår hur underhåll och reinvesteringar av järnvägsanläggningen har fördelats per bantyp i förhållande till antalet tågakilometer och antalet spårmeter. Kronor per tågakilometer är högre för banor med ringa eller ingen trafik på grund av att de är slitna och måste underhållas i en större omfattning för att de ska kunna trafikeras. Trafiken är blygsam i förhållande till anläggningsmassan.

För att hålla det statliga vägnätet tillgängligt och säkert för användarna året om och dygnet runt så har Trafikverket utfört ett stort antal underhållsåtgärder i vägnätet. Inom vägunderhållet utgör underhållsåtgärder på belagda vägar, i form av förnyelse av slitlagret, den största verk-

samhetsvolymen. För belagda vägar har Trafikverket en underhållsstandard för vilka ojämnheter som accepteras på vägarna. Nivåerna i standarden varierar beroende på vägens trafikmängd och högre krav ställs på högtrafikerade vägar. Andelen vägar som avviker från underhållsstandarden har förändrats relativt lite under de senaste tio åren. Under 2017 kan en mindre försämring för tillståndet på storstadsvägar noteras, för övriga vägtypen är förändringarna små. Då storstadsvägar utgör en relativt liten andel av det totala vägnätet, cirka 2 procent, så är vägnätets längd som avviker från standarden på storstadsvägar liten i förhållande till den totala vägnätets längd. Majoriteten av avvikelserna på de högtrafikerade vägarna beror främst på spår djup som överskrider godtagbara nivåer. För det övriga vägnätet är det främst långsgående ojämnheter som ger upphov till avvikelser. Av tabell 3.13 framgår hur kostnaderna för beläggningsunderhåll har fördelats per vägtyp. Tabellen har även kompletterats med en kolumn som visar nedlagda kostnader för beläggningsunderhåll per kvadratmeter för respektive vägtyp.

För att säkerställa en god bärighet i vägnätet har ett flertal åtgärder genomförts. Exempel på åtgärder är brorenoveringar och beläggning av grusvägar. Trafikverket har under 2017 genomfört inventering av trummor i vägnätet för att säkerställa ett effektivt underhåll vid rätt tidpunkt vilket också är viktigt för vägens bärighet. Av det statliga vägnätet håller 96 procent bärighetsklass 1 och på dessa vägar går 99 procent av trafikarbetet.

Under året har Trafikverket fortsatt att införa ett utvecklat verktyg för att effektivare följa upp leveranserna från de entreprenörer som är kontrakterade för att utföra vägunderhållet. Verktyget används för att kontrollera att åtgärder och inspektioner på vägar utförs i enlighet med Trafikverkets krav på arbetenas genomförande och kvalitet. Denna uppföljning är viktig för att säkerställa en hög trafiksäkerhet och en god framkomlighet.

Tabell 3.13 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Vägtyp	Totalt km	Andel (%) av total väglängd	Andel (%) av total vägyta	Kronor per kvadratmete r 2017	Kronor per vägmeter 2013	Kronor per vägmeter 2014	Kronor per vägmeter 2015	Kronor per vägmeter 2016	Kronor per vägmeter 2017
Storstadsvägar	477	1	2	5	145	256	137	161	118
Övriga stamvägar	7 983	10	19	4	80	63	52	58	52
Pendlings & servicevägar	6 612	8	11	4	46	44	39	47	38
Övriga för näringslivet viktiga vägar	38 926	49	44	4	16	15	22	23	24
Övriga lågtrafikerade vägar	25 801	32	24	2	8	10	14	12	11
Totalt	79 799	100	100	3	23	22	24	26	24

Källa: Underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

3.6 Budgetförslag

3.6.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.14 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2017	Utfall	22 928 006	Anslags-sparande	5 775 030
2018	Anslag	25 528 794 ¹	Utgifts-prognos	23 884 763
2019	Förslag	26 014 423		
2020	Beräknat	25 310 432 ²		
2021	Beräknat	25 358 561 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 24 884 900 tkr i 2019 års prisnivå.

³ Motsvarar 24 446 699 tkr i 2019 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m., samt statsbidrag till kommuner för hantering av fordon som är registrerade på s.k. fordonsmålvakter,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafikanläggningar (inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag), statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och omlastning av gods till transporter med låga utsläpp,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemutgifter,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock),
- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten,
- att ersätta transportörer för kostnader för identitetskontroller som utförs med stöd av lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet,

- investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar,
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning,
- bidrag till kollektivtrafik till skolungdomar under sommarlovet,
- utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet, samt
- utgifter avseende investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst.

Kompletterande information

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

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

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

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

Europeiska kommissionen godkände den 29 maj 2017 ett investeringsstöd om 250 miljoner kronor till Sälens flygplats (Scandinavian

Mountains Airport AB). Trafikverket har den 1 juni 2018 ingått avtal med flygplatsbolaget om förutsättningarna och villkor för utbetalning av stödet.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

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

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

I tabellen nedan framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas inefattar endast trafikavgifter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter, för uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvärme och specialtransporter ingår inte. Trafikverket uppskattar att intäkterna från andra avgifter kommer att uppgå till 216 miljoner kronor 2019 och till 216 miljoner kronor 2020. Av dessa bedöms intäkterna från kvalitetsavgifter vara 105 miljoner kronor 2019 och 105 miljoner kronor 2020. 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 195 miljoner kronor 2019 och 195 miljoner kronor 2020.

Från den 1 juli 2018 har regress införts som ett komplement till kvalitetsavgifterna. Regress är ett ersättningsystem där järnvägsföretagen kan söka kompensation för förseningar som Trafikverket orsakar. Regresskraven bedöms av Trafikverket uppgå till 105 miljoner kronor för 2019 och 140 miljoner kronor för 2020.

Utöver de medel som framgår av tabellen disponerar Trafikverket medel som Transportstyrelsen får in från skyltavgifter för personliga registreringsskyltar till fordon. Medlen används främst för trafiksäkerhetsändamål. Intäkterna för 2018 beräknas uppgå till 14 miljoner kronor.

Tabell 3.15 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	2019	2020
Färjerederiet		
Intäkter	99 000	100 000
Kostnader efter finansnetto	97 400	98 250
Resultat efter finansnetto	1 600	1 750
Kostnadstäckning i procent	102%	102%
Trafikverksskolan (Utbildning)		
Intäkter	57 245	58 962
Kostnader	55 244	56 901
Resultat	2 001	2 061
Kostnadstäckning i procent	104%	104%
Fordonsresurser		
Intäkter	68 873	72 500
Kostnader	47 619	56 717
Resultat	21 254	15 783
Kostnadstäckning i procent	145%	128%
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet¹		
Intäkter	2 412 885	2 565 741
Kostnader	2 379 943	2 536 682
Resultat	32 942	29 059
Kostnadstäckning i procent	101%	101%

Svinesundsförbindelsen

Intäkter	75 000	75 000
Kostnader	75 000	75 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100%	100%

Riksväg 50 Motala

Intäkter	18 000	18 000
Kostnader	18 000	18 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100%	100%

E 4 Sundsvall

Intäkter	45 000	45 000
Kostnader	45 000	45 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100%	100%

Förarprovavgifter

	2019	2020
Intäkter	608 506	624 237
Kostnader	540 113	563 557
Resultat	68 393	60 680
Kostnadstäckning i procent	113%	111%

Banavgifter

Intäkter	1 942 000	2 104 000
Kostnader	1 942 000	2 104 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100%	100%

Sjöfartsstöd

Intäkter	1 000	1 000
Kostnader	1 000	1 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100%	100%

¹ 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. Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. Dessa redovisas i tabell 3.16.

Tabell 3.16 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	2019	2020
Offentligrättsliga avgifter	18 000	18 000
Intäkter	18 000	18 000
Kostnader	0	0
Resultat	100	100
Kostnadstäckning i procent	18 000	18 000

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Investeringsplan för Trafikverket

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringsåtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur (N2018/03462/TIF, m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymerna bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och landsting samt bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den

totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande beräknas uppgå till 29 530 miljoner kronor under 2019, se tabell 3.17.

I jämförelse med investeringsplanen som redovisades i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) har vissa förändringar skett mellan åren till följd av förändrad produktionstakt av investeringar respektive reinvesteringsåtgärder. Den lägre beräknade nivån för infrastrukturinvesteringar förklaras främst av senareläggningar i väginfrastrukturprojekt (bland annat E4/E12 Umeå, E4 Salmis–Haparanda och E4 Kongberget–Gnarp), en lägre framdrift i projekt Förbifart Stockholm samt senareläggningar av utbetalningar av statlig medfinansiering och återbetalningar av förskotteringslån. Posten ”Reinvesteringar i järnväg” är totalt sett något lägre 2020 jämfört med vad som redovisades i investeringsplanen i budgetpropositionen för 2018. Övriga förändringar är en följd av anpassningar av investeringsplanen till regeringens beslut om den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Tabell 3.17 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Budget 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Järnvägsinvesteringar	10 263	9 069	11 440	14 755	14 438
Järnväg – nationell plan	9 799	8 685	11 047	14 335	14 240
varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg	306	244	678	2 206	683
Järnväg – regional plan	465	384	393	420	198
Väginvesteringar	8 916	9 921	12 623	14 720	15 368
Väg – nationell plan	7 000	7 939	10 666	12 406	13 164
varav objekt finansierade med trängselskatt i Stockholm	930	1 586	4 554	6 044	6 621
varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg	574	514	4	148	625
Väg – regional plan	1 915	1 982	1 957	2 314	2 204
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	19 179	18 990	24 063	29 475	29 806
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Järnvägsanläggningar	9 562	8 709	10 982	14 151	13 864
Väganläggningar	9 061	9 784	12 449	14 412	15 182
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	18 623	18 493	23 431	28 563	29 047
Finansiering					
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	16 214	15 620	16 985	18 611	18 893
Anslaget 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	215	122	69	0	0
Anslaget 1:11 Trängselskatt Stockholm	859	1 457	2 029	800	1 088
Anslaget 1:14 Trängselskatt Göteborg	880	758	681	857	890
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	340	0	2 780	7 088	5 959
Förskotteringslån	-485	-435	6	160	-52
Medfinansiering	1 156	1 468	1 513	1 959	3 028
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	19 179	18 990	24 063	29 475	29 806
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Reinvesteringar i järnvägar	2 555	2 338	3 022	3 380	3 344
Reinvesteringar i vägar	2 050	2 178	2 444	2 532	2 835
varav bärighet och tjälsäkring	1 209	1 059	1 230	1 280	1 561
Summa utgifter för vidmakthållande	4 605	4 516	5 466	5 911	6 179
varav investeringar i anläggningstillgångar					
Järnvägsanläggningar	2 508	2 338	3 022	3 342	3 215
Väganläggningar	2 074	2 178	2 444	2 570	2 964
Beredskapstillgångar	32	0	0	0	0
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	4 614	4 516	5 466	5 911	6 179
Finansiering					
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	4 488	4 507	5 465	5 911	6 179
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	115	0	0	0	0
Medfinansiering	2	9	1	0	0
Summa finansiering av vidmakthållande	4 605	4 516	5 466	5 911	6 179
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	23 784	23 506	29 529	35 386	35 985
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	23 237	23 009	28 897	34 474	35 226

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 128 439 700 000 kronor 2020–2050.

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

Vid beräkningarna används en långsiktig jämviktsränta som i dag är 4,20 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority). I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt,

såsom Västlänken i Göteborg, Mälarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbottenbanan. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas.

Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, landsting eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår 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 2019 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 128 439 700 000 kronor 2020–2050.

Tabell 3.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2050
Ingående åtaganden	79 670 900	80 205 639	115 117 300			
Nya åtaganden	12 188 239	51 928 300	32 329 700			
Infriade åtaganden	-11 653 500	-17 016 639	-20 307 300	-20 312 600	-18 125 700	-88 701 400
Utestående åtaganden	80 205 639	115 117 300	127 139 700			
Erhållet/förslaget bemyndigande	96 180 000	121 029 000	128 439 700			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2019 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 41 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Sedan 2017 har Trafikverket även ansökt om samt beviljats medfinansiering i blanding utlysningarna inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, där projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas.

Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen. Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.19 (beräknad nettoupplåning) innebär.

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

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade både i Sverige och i Norge. De

två staternas regeringar 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. Med anledning av det 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 2023.

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 transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF, m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, det Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i

enlighet med den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar.³

Tabell 3.19 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	Skuld 2017- 12-31	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025– 2029	Skuld 2029- 12-31
Broinvesteringar	32	-7	-6	-2	-2	-1	-1	-1	-5	7
El- och teleanläggningar	5 591	-252	-252	-252	-252	-252	-252	-252	-1 260	2 567
E6 Svinesundsförbindelse	322	-57	-59	-62	-66	-67	-11	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	49	-49							0	
Prioriterade vägprojekt	4 123	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-1 200	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	14 010	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-617	-3 085	6 606
Botniabanan	13 665	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-2 145	8 517
CEF-finansiering av Göteborgs hamn			360	-360	0	0	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	37 792	-1 651	-1 243	-1 962	-1 606	-1 606	-1 550	-1 539	-7 695	18 940
E 4 Sundsvall	1 260	-49	-29	-27	-26	-23	-25	-27	-60	994
Rv 50 Motala–Mjölby	454	-13	-5	-5	-5	-6	-7	0	0	413
Västsvenska infra- strukturpaketet (vägar)	0	0	0	24	123	149	13	239	243	791
Västsvenska infra- strukturpaketet (bana)	0	0	0	1 473	295	899	751	869	1 671	5 958
Skurubron	0	0	292	404	-32	-23	-24	-25	-142	450
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	2 488	5 187	5 523	3 301	2 604	2 069	4 442	25 614
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	1 714	-62	2 746	7 056	5 878	4 297	3 312	3 125	6 154	34 220
Summa	39 506	-1 713	1 503	5 094	4 272	2 691	1 762	1 586	-1 541	53 160

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

³ Planeringsramen i 2017 års prisnivå för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter som beslutades med anledning av regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

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

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

Miljoner kronor

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	...2029
Broinvesteringar	32	25	19	17	15	14	13	12	7
EI- och teleanläggningar	5 591	5 339	5 087	4 835	4 583	4 331	4 079	3 827	2 567
E6 Svinesundsförbindelse	322	265	206	144	78	11	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	49	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	4 123	3 883	3 643	3 403	3 163	2 923	2 683	2 443	1 243
Prioriterade järnvägsprojekt	14 010	13 393	12 776	12 159	11 542	10 925	10 308	9 691	6 606
Botniabanan	13 665	13 236	12 807	12 378	11 949	11 520	11 091	10 662	8 517
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	0	0	360	0	0	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	37 792	36 141	34 898	32 936	31 330	29 724	28 174	26 635	18 940
E 4 Sundsvall	1 260	1 211	1 182	1 155	1 129	1 106	1 081	1 054	994
Rv 50 Motala–Mjölby	454	441	436	431	426	420	413	413	413
Västsvenska infra- strukturpaketet(vägar)	0	0	0	24	147	296	309	548	791
Västsvenska infra- strukturpaketet (bana)	0	0	0	1 473	1 768	2 667	3 418	4 287	5 958
Skurubron	0	0	292	696	664	641	617	592	450
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	2 488	7 675	13 198	16 499	19 103	21 172	25 614
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	1 714	1 652	4 398	11 454	17 332	21 629	24 941	28 066	34 220
Summa	39 506	37 793	39 296	44 390	48 662	51 353	53 115	54 701	53 160

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT). Den totala beräknade låneskulden uppgår 2025 till 56 571 miljoner kronor, 2026 till 59 948 miljoner kronor, 2027 till 58 089 miljoner kronor och 2028 till 55 876 miljoner kronor. Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2017–2024 samt 2029.

Tabell 3.21 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	...2029
Lån i Riksgäldskontoret									
Räntor vägar	45	52	45	53	59	60	65	75	55
Amorteringar vägar	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	245	292	284	282	273	295	317	368	378
Amorteringar järnvägar	805	869	869	869	869	869	869	869	869
Räntor Botniabanan	140	159	166	186	203	219	244	288	345
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan villkorlån	5	11	12	14	16	18	21	26	39
Hyra matarledning	3								
Total anslagsbelastning	1 912	2 052	2 045	2 073	2 089	2 130	2 185	2 295	2 355

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT). Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2025 till 2 375 miljoner kronor, 2026 till 2 395 miljoner kronor, 2027 till 2 485 miljoner kronor och 2028 till 2 415 miljoner kronor. Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2017–2024 och 2029.

Medfinansiering av statens transportinfrastruktur

Regeringens förslag: Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 8 500 000 000 kronor under planperioden 2018–2029.

Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 2 000 000 000 kronor under planperioden 2018–2029.

Investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 3 500 000 000 kronor under planperioden 2018–2029.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen biföll regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2015 om att bemyndiga regeringen att besluta om ramar för medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag avseende byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). Regeringen har den 31 maj 2018 fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut.

Investeringar och åtgärder, där kostnaden överstiger 100 000 000 kronor, i den nationella planen, för vilka regeringen har beslutat om byggstart, får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till högst 8 500 000 000 kronor. Trafikverket ansvarar vidare för att genomföra åtgärder i nationell plan där byggkostnaden understiger 100 000 000 kronor samt att genomföra åtgärder som fastställts i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och byggkostnaden för respektive åtgärd

understiger 100 000 000 kronor eller avser åtgärder enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2018–2029. Det högsta beloppet för medfinansiering genom bidrag till åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 med byggkostnad understigande 100 000 000 kronor får uppgå till högst 2 000 000 000 kronor. Det högsta beloppet för medfinansiering genom bidrag av åtgärder som genomförs enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2018–2029 får uppgå till högst 3 500 000 000 kronor.

Förskottering av statens transportinfrastruktur

Regeringens förslag: Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 1 000 000 000 kronor under planperioden 2018–2029.

Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 2 200 000 000 kronor under planperioden 2018–2029.

Investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 4 000 000 000 kronor under planperioden 2018–2029.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen biföll regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2015 om att bemyndiga regeringen att besluta om ramar för medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner, landsting eller företag avseende byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). Regeringen har den 31 maj 2018 fastställt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (N2018/03462/TIF m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut.

Investeringar och åtgärder i den nationella planen, där kostnaden överstiger 100 000 000 kronor och för vilka regeringen har beslutat om byggstart, får finansieras med medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner, landsting eller företag upp till högst 1 000 000 000 kronor. Trafikverket ansvarar vidare för att genomföra åtgärder i nationell plan där byggkostnaden understiger 100 000 000 kronor samt att genomföra åtgärder som fastställts i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansieras med medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner, landsting eller företag om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och byggkostnaden för respektive åtgärd understiger 100 000 000 kronor eller avser åtgärder enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2018–2029. Det högsta beloppet för medel som räntefritt lånas in till staten till åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 med byggkostnad understigande 100 000 000 kronor får uppgå till högst 2 200 000 000 kronor. Det högsta beloppet för medel som räntefritt lånas in till staten för åtgärder som genomförs enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2018–2029 får uppgå till högst 4 000 000 000 kronor.

Regeringens överväganden

Utökade resurser till utveckling av det statliga transportsystemet

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

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

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att tidigare beräknad ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* 2020 med 1 000 miljoner kronor inte genomförs. Jämfört med riksdagens beslut med anledning av 2018 års ekonomiska vårproposition (prop. 2017/18:100, rskr. 2017/18:FiU20, bet. 2017/18:434) kommer även anslagsnivån för 2021 att minskas med 5 358 miljoner kronor.

It-satsning för ökad säkerhet och en tillförlitlig informationsöverföring

Transportstyrelsen behöver resurser till följd av eftersatt it-förvaltning samt för att genomföra en teknisk uppgradering i syfte att förbättra säkerhet och stabilitet. De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att minskningen av anslaget för att finansiera en ökning av Transportstyrelsens förvaltningsanslag genomförs. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 44,5 miljoner kronor 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget minskas med 37,5 miljoner kronor respektive 25,5 miljoner kronor. Vidare beräknas fr.o.m. 2022 en permanent sänkning av anslaget med 6 miljoner kronor per år. Motsvarande belopp tillförs anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*.

Åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget föreslås öka för att nödvändig verksamhet ska kunna upprätthållas. I syfte att ytterligare förstärka kontinuiteten och tillgängligheten inom flygtrafiktjänstområdet och skapa ytterligare robusthet och redundans bör Luftfartsverket tillföras medel för åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Åtgärderna är motiverade av krav på beredskap och civilt försvar inom transportområdet. Regeringen föreslår därför att anslaget ökas med 84 miljoner kronor 2019, 157 miljoner kronor 2020 och med 231 miljoner kronor från och med 2021.

Allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport

I enlighet med förordningen (2006:1577) om statsbidrag till icke statliga flygplatser får ersättning bara lämnas för flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets

förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen från anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* inom utgiftsområde 22. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm Arlanda från och med den 26 oktober 2019. Regeringen föreslår därför att medel som hittills utbetalats från Västernorrlands länsplan till en summa av 5,5 miljoner kronor per år flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Anslaget föreslås minskas med 1 miljon kronor 2019, och med totalt 5,5 miljoner kronor från och med 2020. Motsvarande belopp föreslås öka anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*.

Förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät

I budgetpropositionen för 2018 föreslogs en ett-årig satsning på 50 miljoner kronor 2018 med syftet att öka framkomlighet och förbättra trafikmiljön på Gotlands vägnät. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att medlen kvarstår även 2019.

Främjande av kollektivtrafik i landsbygd

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade minskningen av anslaget 2019 och 2020 för en tillfällig satsning på kollektivtrafik i landsbygd som aviserades i budgetpropositionen för 2018 inte genomförs utan att medel 45 miljoner kronor tillförs även för 2019 och 2020.

Förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med anledning av ökade verksamhetsvolym

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att det tidigare beräknade minskningen av anslaget fr.o.m. 2019 med 6 miljoner kronor per år för att finansiera en ytterligare ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* uteblir.

Investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade ökningen av anslaget 2019 och 2020 med ytterligare 9 miljoner kronor per år uteblir.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.22 Utveckling av anslaget för statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020 ³	Beräknat 2021 ³
Trafikverkets disposition				25 875 894	25 096 534	25 092 708
Större investeringar i nationell plan ¹	13 255 737	14 438 032	12 917 879	14 703 695		
Väginvesteringar	4 091 195	5 423 539	4 437 935	4 255 320		
Järnvägsinvesteringar	8 812 675	8 404 758	7 806 824	10 082 539		
Sjöfartsinvesteringar	351 867	560 255	623 085	315 542		
Luffartsinvesteringar	0	49 480	50 035	50 294		
Övriga investeringar	3 017 894	3 507 484	3 628 981	3 582 709		
Trimning och effektivisering samt miljönve- steringar	2 925 982	2 507 484	2 553 981	2 582 709		
Stadsmiljöavtal	91 912	1 000 000	1 075 000	1 000 000		
Investeringar i regional plan	2 910 416	2 851 414	2 863 884	2 877 381		
Övrig verksamhet	1 831 717	2 331 434	2 351 826	2 336 478		
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 013 575	1 151 932	1 186 157	1 173 518		
Forskning och innovation	356 004	342 202	328 369	348 780		
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro- konsortiet	462 138	474 300	474 300	451 000		
Totalförsvarsöverenskommelsen	0	13 000	13 000	13 180		
Bidrag till avgiftsfri kollektiv trafik för skol- ungdomar under sommarlovet	0	350 000	350 000	350 000		
Räntor och återbetalning av lån ²	1 911 339	2 330 237	2 052 000	2 375 631		
Räntor och återbetalning av lån för vägar	284 599	312 136	292 000	318 546		
Räntor och återbetalning av lån för järn- vägar	1 626 740	2 018 101	1 760 000	2 057 085		
Kammarkollegiets disposition	903	27 193	27 193	27 193	27 658	1 914
Medel till andra myndigheter för rättegångs- kostnader m.m.	903	2 193	2 193	1 846	2 058	1 914
Bidrag till kommuner för kostnader kopplat till fordonsmålvakter		25 000	25 000	25 347	25 600	0
Totalförsvarsöverenskommelse						
Transportstyrelsens disposition		9 000	9 000	9 112	9 268	9 452
Luffartsverkets disposition		25 000	25 000	93 112	167 704	245 035
Sjöfartsverkets disposition		9 000	9 000	9 112	9 268	9 452
Summa	22 928 006	25 528 794	23 884 763	26 014 423	25 310 432	25 358 561

¹ Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 100 miljoner kronor.² Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 2,1 procent 2019, 2,5 procent 2020 och 2,7 procent 2021. 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 3.21. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.³ Anslagsdelen till Trafikverkets disposition redovisas inte fördelat på poster. De förändringar i Trafikverkets investeringsverksamhet som övergångsbudgeten leder till för budgetåren 2020 och 2021 är i detta skede inte kända.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Tabell 3.23 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018 ¹	25 512 794	25 512 794	25 512 794
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	354 211	796 537	1 319 050
Beslut	147 418	-998 898	-1 473 283
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	26 014 423	25 310 432	25 358 561

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Regeringen föreslår att 26 014 423 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 25 310 432 000 kronor respektive 25 358 561 000 kronor.

3.6.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.24 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2017	Utfall	21 115 291		1 081 410
2018	Anslag	21 347 306 ¹		22 275 749
2019	Förslag	23 571 698		
2020	Beräknat	24 152 666 ²		
2021	Beräknat	24 366 671 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 23 746 599 tkr i 2019 års prisnivå.

³ Motsvarar 23 490 476 tkr i 2019 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 faktureringsutgifter för detta,
- kommunikationer till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik,
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät, samt
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar.

Kompletterande information

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 246 900 000 kronor 2020–2038.

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

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

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

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2018 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 246 900 000 kronor 2020–2038.

Tabell 3.25 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2038
Ingående åtaganden	21 047 300	21 355 000	26 200 500			
Nya åtaganden	11 889 800	17 327 100	14 796 000			
Infriade åtaganden	-11 582 100	-12 481 600	-12 549 600	-11 689 100	-6 731 100	-10 026 700
Utestående åtaganden	21 355 000	26 200 500	28 446 900			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	27 160 000	28 745 000	29 246 900			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Regeringens överväganden

Trafikverkets ledningscentraler

Riksdagen har godkänt att regeringen under 2018 genom försäljning överlåter följande fastigheter med tillhörande byggnader som inhyser Trafikverkets trafikledningscentraler för järnväg: Järnvägen 100:1 i Boden, Gullbergsvass 703:6 i Göteborg, Stora Älberg 2:2 i Hallsberg, Järnvägen 1:1 i Malmö, Butängen 2:1 i Norrköping och Ånge 30:1 i Ånge samt fastigheterna Brynäs 92:4 i Gävle och Tågordningen 1 i Stockholm (prop. 2017/18:1 volym 1 avsnitt 7.4, bet. 2017/18:FiU1, rskr. 2017/18:54). Trafikverket har redovisat kraftigt ökade kostnader för att anpassa trafikledningen som ska bedrivas i lokalerna som inryms i ovanstående fastigheter. Det finns behov av att klarlägga konsekvenserna av kostnadsökningarna. Det erhållna godkännande kommer därmed inte att utnyttjas.

Utökade resurser till vidmakthållande av det statliga transportsystemet

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

Med anledning av riksdagens beslut höjdes anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020. Av ökningen på 3 700 miljoner kronor 2019 avser 900 miljoner kronor vägunderhåll och 2 800 miljoner kronor järnvägsunderhåll. Av ökningen med 4 000 miljoner kronor 2020 avser 900 miljoner kronor vägunderhåll och 3 100 miljoner kronor järnvägsunderhåll.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att för vissa anslag som 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* behöver avsteg göras från att förlänga 2018 års nivå att gälla även för 2019. Orsaken är att övervägande del av de planerade medlen för väg- och järnvägsunderhåll för 2019 redan har bundits upp i ingångna avtal. För att verksamhet som baseras på beställningsbemyndiganden för kommande år ska ges förutsättningar att bedrivas i samma omfattning 2019–2021 har anslagsnivåerna justerats med hänsyn till nivån på beräknade infrianden av de ekonomiska åtagandena 2019. Den i budgetpropositionen för 2017 aviserade ökningen avseende järnvägsunderhåll för 2020 minskas således med 365 miljoner kronor. Jämfört med riksdagens beslut med anledning av 2018 års ekonomiska vårproposition (prop. 2017/18:100, rskr. 2017/18:FiU20, bet. 2017/18:434) kommer även anslagsnivån för 2021 att minskas med 2 292 miljoner kronor.

Mot denna bakgrund har ökningen av anslaget 2019 på järnvägsunderhållet med 2 800 miljoner kronor och för vägunderhållet med 900 miljoner kronor även beräknats för 2020 och 2021.

Förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med anledning av ökade verksamhetsvolymerna

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att det tidigare beräknade minskningen av anslaget 2019 med ytterligare 7 miljoner kronor per år för att finansiera en ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* uteblir.

Investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade ökningen av anslaget 2019 och 2020 med ytterligare 3 miljoner kronor per år uteblir. Den tillfälliga satsningen upphör fr.o.m. 2021.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.26 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2017	Budget 2018	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Vidmakthållande väg	12 633 596	12 972 698	13 335 908	14 006 519	14 111 881	14 226 088
Drift och underhåll	10 285 844	10 662 701	11 161 776	11 653 860	11 737 897	11 561 069
Bärighet och tjälsäkring	1 208 823	1 183 980	983 617	1 230 550	1 241 268	1 484 467
Bidrag för drift av enskild väg	1 138 929	1 126 017	1 190 515	1 122 109	1 132 716	1 180 552
Vidmakthållande järnväg	8 311 762	8 149 593	8 729 506	9 283 533	9 682 323	9 823 289
Drift, underhåll och trafikledning	8 311 762	8 149 593	8 729 506	9 283 533	9 682 323	9 823 289
Forskning och innovation	169 933	179 015	184 335	235 094	311 114	317 293
Skogsstyrelsens disposition – Gröna näringar	0	46 000	26 000	46 552	47 348	0
Summa	21 115 291	21 347 306	22 275 749	23 571 698	24 152 666	24 366 670

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Tabell 3.27 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	21 347 306	21 347 306	21 347 306
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	297 231	667 353	1 104 572
Beslut	1 927 161	2 138 007	1 914 792
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	23 571 698	24 152 666	24 366 671

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Regeringen föreslår att 23 571 698 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 24 152 666 000 kronor respektive 24 366 671 000 kronor.

3.6.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.28 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2017	Utfall	1 308 623	Anslags-sparande	35 309
2018	Anslag	1 386 846 ¹	Utgifts-prognos	1 405 087
2019	Förslag	1 401 577		
2020	Beräknat	1 415 987 ²		
2021	Beräknat	1 427 852 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.² Motsvarar 1 396 524 tkr i 2019 års prisnivå.³ Motsvarar 1 391 472 tkr i 2019 års prisnivå.

Ändamål

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

Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom sjö- och luftfartsområdet

samt för administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Regeringens överväganden

Förstärkning med anledning av ökade verksamhetsvolym

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att det tidigare beräknade tillskottet fr.o.m. 2019 om ytterligare 13 miljoner kronor per år uteblir. Anslaget ökades 2018 med 45 miljoner kronor för att myndigheten skulle ges bättre förutsättningar att kunna hantera de kraftigt ökade verksamhetsvolym som följer av riksdagens beslut om ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029.

Översyn av förutsättningar för fossilfrihet för statligt ägda fartyg

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade minskningen av anslaget inte genomförs utan att ca 5 miljoner kronor tillförs även 2019 och att den tillfälliga satsningen upphör fr.o.m. 2020.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.29 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor			
	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	1 386 846	1 386 846	1 386 846
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	14 731	34 264	51 376
Beslut		-5 123	-10 370
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 401 577	1 415 987	1 427 852

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Regeringen föreslår att 1 401 577 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 1 415 987 000 kronor respektive 1 427 852 000 kronor.

3.6.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet

Tabell 3.30 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet

Tusental kronor				
2017	Utfall	188 308	Anslags-sparande	
2018	Anslag	188 308 ¹	Utgifts-prognos	188 308
2019	Förslag	188 308		
2020	Beräknat	188 308		
2021	Beräknat	188 308		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2018 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 3.31 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsverksamhet

Tusental kronor			
	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	188 308	188 308	188 308
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	188 308	188 308	188 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18: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 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 188 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

3.6.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.32 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2017	Utfall	62 284	Anslags- sparande	
2018	Anslag	62 284 ¹	Utgifts- prognos	62 284
2019	Förslag	62 284		
2020	Beräknat	62 284		
2021	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.33 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018 ¹	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18: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 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.6.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.34 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

2017	Utfall	80 320	Anslags- sparande	2 193
2018	Anslag	167 313 ¹	Utgifts- prognos	82 513
2019	Förslag	168 313		
2020	Beräknat	172 813		
2021	Beräknat	172 813		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får även användas till ökat driftsstöd till följd av flygskatten till icke statliga flygplatser i Norrland. Vidare får anslaget användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Regeringens överväganden

Kompensation för införandet av flygskatt

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade ökningen 2019 till Trafikverket för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland uteblir.

Allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport

I enlighet med förordningen (2006:1577) om statsbidrag till icke statliga flygplatser får ersättning bara lämnas för flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen från anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* inom utgiftsområde 22. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten

Airport–Stockholm/Arlanda från och med den 26 oktober 2019. Detta innebär att ersättningen för flyglinjen inte längre kommer att finansieras via anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* utan i stället flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* föreslås ökas med 1 miljon kronor 2019, och med totalt 5,5 miljoner kronor fr.o.m. 2020. Finansiering sker genom att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Förslag och beräkningar

Tabell 3.35 Härlledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor			
	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	167 313	167 313	167 313
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	1 000	5 500	5 500
<i>Överföring till/från andra anslag</i>			
<i>Övrigt</i>			
Förslag/beräknat anslag	168 313	172 813	172 813

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 168 313 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 172 813 000 kronor respektive 172 813 000 kronor.

3.6.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.36 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor				
2017	Utfall	856 921	Anslags-sparande	63 079
2018	Anslag	930 000 ¹	Utgifts-prognos	945 515
2019	Förslag	960 000		
2020	Beräknat	958 000		
2021	Beräknat	851 000		

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikföretag baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 471 200 000 kronor 2020–2027.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ta höjd för den variation och osäkerhet som förekommer. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikföretag baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 471 200 000 kronor 2020–2027.

Tabell 3.37 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2027
Ingående åtaganden	5 865 700	5 483 300	4 791 100			
Nya åtaganden	487 400	218 900	603 100			
Infriade åtaganden	-869 800	-911 100	-923 000	-884 100	-659 700	-2 927 400
Utestående åtaganden	5 483 300	4 791 100	4 471 200			
Erhållet/förslaget bemyndigande	6 000 000	5 545 000	4 471 200			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.38 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	930 000	930 000	930 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	30 000	28 000	-79 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	960 000	958 000	851 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 960 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 958 000 000 kronor respektive 851 000 000 kronor.

3.6.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.39 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2017	28 535	222	
2018	Anslag	28 757 ¹	28 412
2019	Förslag	28 757	
2020	Beräknat	28 757	
2021	Beräknat	28 757	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.40 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	28 757	28 757	28 757
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	28 757	28 757	28 757

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18: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 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 28 757 000 kronor respektive 28 757 000 kronor.

3.6.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.41 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

År	Utfall	48 174	Anslags-sparande	
2017	Utfall	48 174	Anslags-sparande	
2018	Anslag	53 540 ¹	Utgifts-prognos	52 897
2019	Förslag	54 181		
2020	Beräknat	54 951 ²		
2021	Beräknat	55 645 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 54 180 tkr i 2019 års prispivå.

³ Motsvarar 54 181 tkr i 2019 års prispivå.

Ändamål

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.42 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)
Utfall 2017	32 412	32 821	-409
(varav tjänsteexport)	2 567	2 689	-108
Prognos 2018	33 100	33 000	100
(varav tjänsteexport)	2 850	2 800	50
Budget 2019	33 250	33 150	100
(varav tjänsteexport)	2 850	2 800	50

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

Regeringens överväganden

Förslag och beräkningar

Tabell 3.43 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018 ¹	53 540	53 540	53 540
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	641	1 411	2 105
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	54 181	54 951	55 645

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 54 181 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 54 951 000 kronor respektive 55 645 000 kronor.

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

Tabell 3.44 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

År	Utfall	215 223	Anslags-sparande	429 395
2017	Utfall	215 223	Anslags-sparande	429 395
2018	Anslag	150 000 ¹	Utgifts-prognos	99 788
2019	Förslag	150 000		
2020	Beräknat	150 000		
2021	Beräknat	150 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Kompletterande information

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

Regeringens överväganden

Transeuropeiska transportnät (TEN-T) är EU:s instrument för att främja uppbyggnaden av ett effektivt transportsystem i EU. TEN-T fastställer att transportnätet består av ett stomnät och ett övergripande nät. Båda nivåerna omfattar alla trafikslagen inklusive intermodala plattformar och inre vattenvägar. För att delfinansiera de åtgärder som tas fram för att minska hinder för ett sådant transportsystem har Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, bildats, vilken utgör EU:s instrument för planering respektive finansiering av EU:s prioriterade transportnät.

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

Kommissionen har föreslagit en revidering av CEF-förordningen som innebär en förlängning av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet norra del i enlighet med ett förslag från regeringen (KOM [2018] 438 final).

Vidare har kommissionen i sitt förslag till ett nytt finansiellt ramverk för EU perioden 2021–2027 föreslagit att 30,6 miljarder euro ska avsättas till infrastrukturåtgärder inom CEF. Dessa föreslås uppdelas för tre olika ändamål: generella ändamål (12,8 miljarder euro), ett bidrag från Sammanhållningsfonden för insatser gällande sammanhållning (11,3 miljarder euro) och ett tredje ändamål för att främja militär mobilitet på transportområdet (6,5 miljarder euro).

Förslag och beräkningar

Tabell 3.45 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	150 000	150 000	150 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	150 000	150 000	150 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18: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 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.6.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.46 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2017	Utfall	1 429 675	Anslags-sparande	1 838 197
2018	Anslag	1 528 925 ¹	Utgifts-prognos	2 198 880
2019	Förslag	1 752 609		
2020	Beräknat	1 952 000		
2021	Beräknat	2 044 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

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

- system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

Kompletterande information

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

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 38 006 000 000 kronor 2020–2057.

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

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

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

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 38 006 000 000 kronor 2020–2057.

Tabell 3.47 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2027
Ingående åtaganden	17 865 500	18 496 900	32 771 600			
Nya åtaganden	1 808 000	16 043 700	6 634 400			
Infriade åtaganden	-1 176 600	-1 769 000	-2 100 000	-1 622 600	-1 665 600	-34 017 800
Utestående åtaganden	18 496 900	32 771 600	37 306 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	32 000 000	37 376 000	38 006 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Låneram

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

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

gnos 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 3.48 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2017. Tabellen nedan har justerats genom att även anslagssparande på posterna som berörda myndigheter disponerar för administrationskostnader, som omfördelas till anslagsposten avsatt för investeringar, ingår i tabellen. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2017 uppgick till 87 609 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2018, se vidare i tabell 3.50.

Tabell 3.48 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2013	2014	2015	2016	2017
Intäkter från inbetald trängselskatt	4 995 736	832 964	865 825	1 537 873	1 694 656
Kostnader för administration	1 894 708	127 442	140 200	146 203	169 214
Överskott	3 101 028	705 522	725 625	1 391 670	1 525 442
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	2 894 284	686 986	819 838	1 207 476	1 273 551
Medel som omdisponerats	183 240	143 296	0	125 800	27 208
Summa totalt avsatta medel	3 077 524	830 282	819 838	1 333 276	1 300 759
Differens mellan överskott och avsatta medel	23 504	-124 760	-94 213	58 394	224 683
Akkumulerad differens	23 504	-101 256	-195 469	-137 075	87 609

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

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

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

år. Som framgår av tabell 3.49 nedan hade ett anslagssparande på ca 1 830 781 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2017.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 1 523 600 000 kronor 2019. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2019 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2017 på 87 609 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2019, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2017 avser regeringen att avsätta 1 611 209 000 kronor till investeringar i regleringsbrev för 2019, se tabell 3.50 nedan.

Tabell 3.49 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län.) Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	410 000	558 523	965 885	548 526	686 986	819 838	1 207 476	1 273 551
Medel som omdisponerats	0	0	0	183 240	143 296	0	125 800	27 208
Ingående anslagssparande	504 453	0	319 727	735 633	960 985	1 484 093	1 437 390	1 790 484
Summa totalt tillgängliga medel	914 453	558 523	1 285 612	1 467 399	1 791 267	2 303 931	2 770 666	3 091 242
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	537 103	238 796	549 979	506 415	307 174	866 541	980 182	1 260 461
Utgående anslagssparande	377 350	319 727	735 633	960 985	1 484 093	1 437 390	1 790 484	1 830 781

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

Tabell 3.50 Trängselskatt i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Intäkter från trängselskatt	1 665 000	1 952 000	2 044 000
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 523 600	1 810 600	1 902 600
Justering för ackumulerad differens	87 609		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 611 209	1 810 600	1 902 600

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns

i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår nedan avsätts 1 611 209 000 kronor till investeringar 2019. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2019 blir därmed 1 752 609 000 kronor.

Tabell 3.51 Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förfart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län)	1 611 209	1 810 600	1 902 600
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	85 000	85 000	85 000
Kronofogdemyndigheten: administration	3 400	3 400	3 400
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa/anslag	1 752 609	1 952 000	2 044 000

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

Förslag och beräkning

Tabell 3.52 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor			
	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	1 528 925	1 528 925	1 528 925
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut		22 000	-117 800
<i>Överföring till/från andra anslag</i>			
Övrigt	223 684	401 075	632 875
Förslag/beräknat anslag	1 752 609	1 952 000	2 044 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 752 609 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 1 952 000 000 kronor respektive 2 044 000 000 kronor.

3.6.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.53 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor				
År	Typ	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2017	Utfall	2 077 402		25 294
2018	Anslag	2 143 603 ¹		2 136 053
2019	Förslag	2 193 567		
2020	Beräknat	2 215 222 ²		
2021	Beräknat	2 235 070 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 181 608 tkr i 2019 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 169 956 tkr i 2019 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt samt administration av bonus till klimatbonusbilar.

Kompletterande information

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

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Transportstyrelsen

Tabell 3.54 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor				
Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)
Utfall				
2017	1 299 569	44 037	1 574 763	-231 158
Prognos				
2018	1 251 654	82 568	1 529 463	-195 241
Budget				
2019	1 312 500	70 500 ¹	1 567 500	-184 500

¹ Av intäkterna som disponeras 2019 avser 33 000 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt 25 000 tkr, 7 000 tkr respektive 5 500 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet. Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2019–2021 inklusive kompletterande underlag från Transportstyrelsen (N2018/01498/SUBT).

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa redovisas mot inkomsttitel. Fram till den 1 maj 2018 gällde det även intäkterna från den så kallade myndighetsavgiften som togs ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som finansierade regelgivningen och delar av den övriga verksamheten på luftfartsområdet. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2018 sin avsikt att ta bort bemyndigandet avseende myndighetsavgiften, vilket skedde med verkan från den 1 maj 2018. De verksamhetskostnader som tidigare täcktes av intäkterna från myndighetsavgiften finansieras fortsatt från anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*, men från den anslagspost som avser den skattefinansierade verksamheten. Verksamheten räknas därmed inte längre som offentligrättslig.

Tabell 3.55 Offentligrättslig verksamhet 2019 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning	0	0	0	0	0
Tillsyn	107 000	46 000	45 500	102 500	301 000
Tillståndsprövning	158 000	16 000	21 500	56 500	252 000
Registerhållning	993 500	3 000	13 000	5 000	1 014 500
Summa	1 258 500	65 000	80 000	164 000	1 567 500

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2019–2021 (N2018/01498/SUBT).

Av tabell 3.55 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Med anledning av borttagandet av myndighetsavgiften från den 1 maj 2018 finansieras regelgivning i sin helhet med skattemedel under 2019.

När det gäller de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.54 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkterna inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär. Dessa intäkter redovisas i tabell 3.56.

Tabell 3.56 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)
Utfall 2017	1 153 359	1 070 429	82 930
Prognos 2018	1 181 096	1 119 232	61 864
Budget 2019	1 178 000 ¹	1 148 000	30 000

¹ Intäkterna som 2019 disponeras inom luftfartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäligena kostnader för säkerhetskontroll (912 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, CNS (69 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (125 000 tkr). Intäkterna som 2019 disponeras inom vägtrafikområdet består av den del av infrastrukturavgifterna som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (15 000 tkr) och Sundsvallsfjärden (42 000 tkr) samt av försäljningen av personliga fordonsskyltar (15 000 tkr) som betalas till Trafikverkets räntekonto.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2019–2021 (N2018/01498/SUBT).

Tabell 3.57 innehåller uppgifter om intäkter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.57 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Intäkter som inte får disponeras	Kostnader	Resultat
Utfall 2017	425 746		425 746
Prognos 2018	185 000		185 000
Budget 2019	195 000 ¹		195 000

¹ Intäkterna som 2019 redovisas mot inkomsttitel avser den del av undervägsavgiften som utgör kompensation från Eurocontrol (10 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (60 000 tkr), rest- och dröjsmålsavgifter (79 000 tkr), överlastavgifter (6 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelser av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (40 000 tkr).

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2019–2021 (N2018/01498/SUBT).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver redovisas i tabell 3.58. Den hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

Tabell 3.58 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)
Utfall 2017 (varav tjänsteexport)	78 849	87 377	-8 528 ¹
Prognos 2018 (varav tjänsteexport)	79 000	91 000	-12 000
Budget 2019 (varav tjänsteexport)	91 000	87 000	4 000

¹ Transportstyrelsen har justerat avgiftsnivåerna i syfte att hantera ackumulerade överskott, vilket gör att resultatet är negativt under 2017 och 2018.

Intäktsökningen mellan 2018 och 2019 beror på att Transportstyrelsen bedömer att avgifterna kommer att behöva höjas för att uppnå årlig balans mellan intäkter och kostnader när de ackumulerade överskotten är reglerade.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2019–2021 (N2018/01498/SUBT).

Regeringens överväganden

It-satsning för ökad säkerhet och en tillförlitlig informationsöverföring

Transportstyrelsen hanterar en stor mängd elektroniskt lagrad information i sin verksamhet. Det handlar exempelvis om information om fordon och fordonsägare, körkort och yrkestrafik i vägtrafikregistret. Vägtrafikregistret är ett mycket kritiskt system för flertalet myndigheter och samhället i stort och har cirka 100 000 direkta användare, t.ex. Polismyndigheten, Trafikverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt försäkringsbolag, som läser och uppdaterar information i registret.

Genomförandet av stora investeringsprojekt, bl.a. stordatormigreringen, har inneburit att vidmakthållandet av it-systemen blivit eftersatt. Flertalet åtgärder är kopplade till säkerhet och en riktad satsning behöver göras för att samhällskritiska system ska kunna upprätthållas med hög tillförlitlighet och säkerhet. I efterspelet till upphandlingen rörande Transportstyrelsens it-drift har det vidare framkommit att myndigheten inte lever upp till de säkerhetskrav som ställs på deras verksamhet. Utöver den tekniska uppgradering som krävs till följd av eftersatt it-förvaltning behöver Transportstyrelsen även genomföra en teknisk uppgradering i syfte att förbättra säkerhet och stabilitet. Denna tekniska uppgradering innefattar t.ex. myndighetens datorhallar.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att en ökning av anslaget genomförs. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* föreslås därför ökas med 44,5 miljoner kronor 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget ökas med 37,5 miljoner kronor respektive 25,5 miljoner kronor. Vidare beräknas fr.o.m. 2022 en permanent höjning av anslaget med 6 miljoner kronor per år. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

En ny säkerhetskyddslag

Den nya lagen (2018:585) om säkerhetskydd som träder i kraft den 1 april 2019 innebär ökade uppgifter för Transportstyrelsen. En oförändrad anslagsnivå 2019 skulle innebära att nödvändig verksamhet inte kan upprätthållas. Anslaget ökas därför med 2 miljoner kronor 2019. För 2020 och 2021 beräknas 4 miljoner kronor per år för detta ändamål.

Regelefterlevnad vid miljözoner

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade minskningen av anslaget inte genomförs utan att medel för att genomföra satsningen tillförs även 2019 och att den tillfälliga satsningen upphör fr.o.m. 2020. Anslaget ökas därför med 5 miljoner kronor 2019.

Avgiftsfritt utbyte av grunddata

Riksdagen biföll regeringens förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.6.12, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) om en ökning av anslaget fr.o.m. 2017 för att möjliggöra en ordning med avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. En del av den anslagsförändring som ursprungligen genomfördes var felaktig. Detta justerades genom att riksdagen biföll regeringens förslag om anslagsjusteringar i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22). För att reformen ska kunna upprätthållas ligger justeringen kvar oförändrad, vilket innebär att anslaget ökas med 923 000 kronor. Anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med motsvarande belopp.

Förslag och beräkning

Tabell 3.59 Härlledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:12 Transportstyrelsen

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	2 139 603	2 139 603	2 139 603
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	28 827	62 239	93 895
Beslut	24 214	12 442	621
Överföring till/från andra anslag	923	937	951
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 193 567	2 215 222	2 235 070

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Regeringen föreslår att 2 193 567 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 2 215 222 000 kronor respektive 2 235 070 000 kronor.

3.6.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.60 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor				
2017	Utfall	60 613	Anslags- sparande	6 609
2018	Anslag	68 162 ¹	Utgifts- prognos	69 166
2019	Förslag	68 987		
2020	Beräknat	70 024 ²		
2021	Beräknat	70 992 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 68 987 tkr i 2019 års prisnivå.

³ Motsvarar 68 986 tkr i 2019 års prisnivå.

Ändamål

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

Regeringens överväganden

Avgiftsfritt utbyte av grunddata

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) beräknade minskningen av anslaget med 923 000 kronor genomförs för att finansiera motsvarande ökning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*. Minskningen bedöms inte påverka den verksamhet som finansieras under anslaget i någon större utsträckning.

Förslag och beräkning

Tabell 3.61 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor			
	2019	2020	2021
Anvisat 2018 ¹	68 162	68 162	68 162
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	1 748	2 799	3 780
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	-923	-937	-950
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	68 987	70 024	70 992

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Regeringen föreslår att 68 987 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2019. För 2021 och 2021 beräknas anslaget till 70 024 000 kronor respektive 70 992 000 kronor.

3.6.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.62 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor				
2017	Utfall	1 052 463	Anslags- sparande	18 499
2018	Anslag	899 954 ¹	Utgifts- prognos	886 553
2019	Förslag	836 656		
2020	Beräknat	1 030 000		
2021	Beräknat	1 031 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

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

Bemyndiganden och ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 344 100 000 kronor 2020–2037.

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

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

Pensions Authority). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas.

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

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

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 344 100 000 kronor 2020–2037.

Tabell 3.63 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2037
Ingående åtaganden	1 487 700	3 851 300	5 500 500			
Nya åtaganden	3 132 600	2 315 500	1 367 000			
Infriade åtaganden	-769 000	-666 300	-723 400	-867 600	-833 170	-4 443 330
Utestående åtaganden	3 851 300	5 500 500	6 144 100			
Erhållet/förslaget bemyndigande	7 100 000	7 538 000	6 344 100			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag 2019–2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (N2018/01479/SUBT).

Låneram

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

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

I tabell 3.64 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2017. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2017 uppgick till -151 344 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2019, se vidare i tabell 3.66.

Tabell 3.64 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning i förhållande till avsatt medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016	2017
Intäkter från inbetald trängselskatt	625 646	817 610	943 495	1 012 656	1 015 166
Kostnader för administration	174 583	162 204	153 194	154 411	172 361
Överskott	451 063	655 406	790 301	858 245	842 805
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	493 900	607 550	672 543	813 079	836 574
Medel som omdisponerats		127 343	0	154 646	43 528
Summa totalt avsatta medel	493 900	734 893	672 543	967 725	880 102
Differens mellan överskott och avsatta medel	-42 837	-79 487	117 758	-109 480	-37 298
Akkumulerad differens	-42 837	-122 324	-4 566	-114 046	-151 344

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2017 avsattes 836 574 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.65 nedan saknas ett ackumulerat anslagssparande vid utgången av 2017.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.66 nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas

uppgå till 841 370 000 kronor 2019. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2019 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2017 på -151 344 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2018, samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2017 avser regeringen att avsätta 690 026 000 kronor till investeringar i regleringsbrevet för 2019.

Tabell 3.65 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts*Tusental kronor*

	2013	2014	2015	2016	2017
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	493 900	607 550	672 543	813 079	836 574
Medel som omdisponerats	0	127 343	0	154 646	43 528
Ingående anslagssparande	0	0	0	783	0
Summa tillgängliga medel	493 900	734 893	672 543	968 508	880 102
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	493 900	734 893	671 760	968 508	880 102
Utgående anslagssparande	0	0	783	0	0

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

Tabell 3.66 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar*Tusental kronor*

	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Intäkter från inbetalad trängselskatt	988 000	1 030 000	1 031 000
Kostnader för administration	146 630	146 630	146 630
Överskott	841 370	883 370	884 370
Justering för ackumulerad differens	-151 344		
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	690 026	883 370	884 370

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns

i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår nedan avsätts 690 026 000 kronor till investeringar 2019. Dessutom avsätts sammanlagt 146 630 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2019 blir därmed 836 656 000 kronor.

Tabell 3.67 Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter*Tusental kronor*

	Beräknat 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen	690 026	883 370	884 370
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	110 000	110 000	110 000
Kronofogdemyndigheten: administration	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar: administration	980	980	980
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	836 656	1 030 000	1 031 000

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

*Förslag och beräkning***Tabell 3.68 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	899 954	899 954	899 954
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	11 000	36 000	-16 200
<i>Överföring till/från andra anslag</i>			
Övrigt	-74 298	94 046	147 246
Förslag/beräknat anslag	836 656	1 030 000	1 031 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 836 656 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 1 030 000 000 kronor respektive 1 031 000 000 kronor.

3.6.15 1:15 Sjöfartsstöd**Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2017	Utfall	1 482 418	149 582
2018	Anslag	1 518 000 ¹	1 518 000
2019	Förslag	1 563 000	
2020	Beräknat	1 610 000	
2021	Beräknat	1 658 000	

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2018 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 beräkning***Tabell 3.70 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	1 518 000	1 518 000	1 518 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
<i>Övriga makroekonomiska förutsättningar</i>			
Volym	45 000	92 000	140 000
<i>Överföring till/från andra anslag</i>			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 563 000	1 610 000	1 658 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 563 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 1 610 000 000 kronor respektive 1 658 000 000 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.

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 men även av andra externa intäkter samt anslag. Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionskulden till följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Åren 2007–2018 har Sjöfartsverkets pensionskulda ökat med mer än 1 miljard kronor till följd av ändrade beräkningsgrunder. Detta har sammantaget haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen kraftigt försämrats.

Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket att tillämpa en reviderad avgiftsmodell med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. Vid fastställelse av farledsavgiften tas hänsyn till fartygets storlek, last, passagerare och miljöpåverkan. Det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2017 uppgick till 2 189 miljoner kronor medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 296 miljoner kronor. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader uppgick för 2017 till -120 miljoner kronor vilket täckts genom en upplösning av resultatutjämningsfonden.

Tabell 3.71 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2016	Intäkter 2017	Resultat 2016	Resultat 2017
Sjöfartsverket, totalt	2 471	2 189	0 ¹	0 ¹
Sjöfartsavgifter	1 463	1 604		
Övriga rörelseavgifter	457	335		

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

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2017.

Intäkterna från sjöfartsavgifter ökade 2017 med totalt 141 miljoner kronor jämfört med föregående år. Intäkterna från farledsavgifter ökade med 99 miljoner kronor och intäkterna från lotsavgifterna ökade med 42 miljoner kronor jämfört med föregående år. Lotsavgiften höjdes med fem procent i genomsnitt den 1 januari 2017 som ett led i

verkets målsättning att uppnå full kostnadstäckning i lotsningsverksamheten.

Resultatet efter finansiella poster för 2017 uppgick till -120 miljoner kronor. För 2016 uppgick motsvarande belopp till 123 miljoner kronor. Resultatförsämringen beror främst på ökade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder för pensionskulden. Vid utgången av 2017 uppgick det egna kapitalet till 395 miljoner kronor. För 2015 och 2016 var motsvarande belopp 392 miljoner kronor respektive 514 miljoner kronor.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2017 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 3.72 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016	Utfall 2016	Mål 2017	Utfall 2017
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	3,5	0	3,5	0	3,5	0
Soliditet	25	10,6	25	12,3	25	8,8

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2017.

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

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

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick för 2017 till 379 miljoner kronor. För 2016 var motsvarande

belopp 226 miljoner kronor. Bland större investeringsposter kan nämnas investeringar i farledsförbättringar och i sjö- och flygräddningsverksamheten. Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2018–2022 omfattar totalt 4 700 miljoner kronor. De största investeringarna är i isbrytningsverksamheten samt farleds- och kanalförbättringar.

Sjöfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan ett par år tillbaka finansieras farledsprojekt upptagna i nationella planen via bidrag från Trafikverket. Bemyndigande för 2018 finns att inom en ram om 300 miljoner kronor ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret för finansiering av investeringar, varav 240 miljoner kronor hittills har utnyttjats. Dessa 240 miljoner kommer dock att amorteras i september 2018.

Prognosticerat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

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

Soliditeten vid det senaste årsbokslutet uppgick till 8,8 procent, vilket är en försämring och långt från målet på 25 procent. Bedömningen är att det bl.a. mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionsskulden kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet är uppfyllt. Regeringen anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket, och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Inom ramen för uppföljning av Sjöfartsverkets verksamhet följer regeringen löpande utvecklingen av dessa mål.

Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet.

Nedanstående tabell redovisar prognosen över Sjöfartsverkets resultat så som det framställts i treårsplanen för 2019–2021.

Tabell 3.73 Prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2018	2019	2020	2021
Resultat efter finansiella poster	0,0	27,5	26,5	11,5
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0,0	5,3	4,9	2,1
Soliditet (%)	8,0	7,3	7,0	6,7
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	6,0	5,8
Beräknad utdelning	0,0	0,0	7,1	6,9

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2019–2021.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2019 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Skälen för regeringens förslag: Inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 100 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2019–2021 godkänns som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2019–2021 uppgår till totalt 2 825 miljoner kronor, se tabell 3.74. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 87 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 13 procent.

Investeringarna avser främst farledsinvesteringar i och kring Södertälje kanal samt olika insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investe-

ringar 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 3.74 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Budget 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Farleder/utmärkning	297	720	937	153	78
Isbrytning	1	40	30	0	0
Sjötrafikinformation (VTS)	0	14	2	0	0
Sjögeografisk information	4	3	7	16	59
Lotsning	6	28	22	31	26
Flyg- och sjöräddning	7	10	0	30	30
Gemensamma funktioner	5	12	26	17	15
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	320	827	1 024	247	208
Varav investeringar i anläggningstillgångar					
Byggnader, mark och annan fast egendom	292	731	900	121	25
Maskiner, inventarier och installationer	28	96	124	126	183
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	320	827	1 024	247	208
Finansiering					
Övrig kreditram	0	0	0	0	0
Anslag	292	706	672	116	20
Egna medel	28	121	352	131	188
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	320	827	1 024	247	208
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Farleder/utmärkning	13	44	8	6	6
Isbrytning	28	10	25	5	3
Sjötrafikinformation (VTS)	0	14	56	15	10
Sjögeografisk information	4	2	7	9	3
Lotsning	2	42	14	18	16
Flyg- och sjöräddning	7	10	19	19	19
Gemensamma funktioner	5	12	2	3	2
Summa utgifter för vidmakthållande	59	134	131	75	59
Varav investeringar i anläggningstillgångar					
Byggnader, mark och annan fast egendom	12	27	26	25	24
Maskiner, inventarier och installationer	47	107	105	50	35
Summa varav investeringar i anläggningstillgångar	59	134	131	75	59
Finansiering					
Egna medel	59	134	131	75	59
Summa finansiering av vidmakthållande	59	134	131	75	59
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	379	961	1 155	322	267
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	379	961	1 155	322	267

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2019–2021.

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. kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Intäkterna från en route-verksamheten, vilka svarar för den större delen av Luftfartsverkets intäkter, regleras inom ramen för EU:s prestationsplaner. Beslut om regelverket för perioden 2020 och framåt har ännu inte fattats. Nya förordningar väntas antas tidigast under den senare delen av 2018. Underlaget för regeringens förslag kan därmed komma att ändras vilket innebär att regeringen kan komma att behöva återkomma till riksdagen med anledning av detta. Den nuvarande nivån förutsätter fortsatt genomförande av kostnadseffektiviseringar. Effekterna av om inte tillräcklig hänsyn tas till tillkommande investerings- och driftskostnader vid fastställande av ny kostnadsbas och förutsättningar för verksamheten är att Luftfartsverkets ekonomi påverkas mycket kraftigt negativt. Regeringen följer noga utvecklingen, men bedömer att det i nuläget inte finns skäl att ändra den föreslagna inriktningen för Luftfartsverket vad gäller räntabilitet och soliditet.

Ekonomiska förutsättningar

Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledningstjänst en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. En route-avgiften och terminalavgifterna

på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av den europeiska kostnadskontrollen inom ramen för prestationsplanen. Intäkterna är alltså i denna del reglerade, med viss möjlighet till korrigering i efterhand av vissa ingående parametrar. Prestationsplanen, som gäller till och med 2019, innebär att Luftfartsverkets en route-kostnader ska minska med i genomsnitt 2,4 procent per år i fast pris, samtidigt som målen för flygsäkerhet, kapacitet och miljö infrias och volymökningen av flygtrafiken omhändertas. Förutsättningarna från 2020 och framåt är ännu inte fastlagda.

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

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

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

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

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

*Utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål***Tabell 3.75 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden**

Miljoner kronor

	Intäkter 2016	Intäkter 2017	Resultat 2016	Resultat 2017
Luftfartsverket, totalt	3 149	3 253	9	-61
Luftfartsintäkter	2 202	2 301		
Övriga rörelseintäkter	947	921		

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2017.

Det ekonomiska målet för 2017 var att ge en avkastning på 4 procent på eget kapital över en konjunkturcykel samt att uppnå en soliditet på 15 procent. Luftfartsverkets resultat efter skattemotsvarighet uppgick för 2017 till -61 miljoner kronor, vilket innebär negativ avkastning på eget kapital. Utfallet för det enskilda året 2017 var alltså lägre än målet över en konjunkturcykel. Sett över tid ligger resultat inom ramen för målet, men som framgår av regeringens bedömning för fortsatt utveckling finns en betydande risk för framtida avvikelse. Soliditeten uppgick per den 31 december 2017 till 9 procent. Målet för soliditet nåddes alltså inte och utvecklingen är negativ från 2016. Orsaken till att målet för soliditet inte nåddes är fortsatt den stora och växande pensionsskulden, vilken påverkas negativt av låga räntenivåer. Det kan noteras att soliditeten rensad från effekterna av förändringen av pensionsskulden ligger väl över statsmakternas mål. Det nuvarande systemet ger alltså kända jämförelsestörande effekter för styrningen, vilket också påpekas av Riksrevisionen.

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

Tabell 3.76 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

	Mål 2015	Utfall 2015	Mål 2016	Utfall 2016	Mål 2017	Utfall 2017
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	4	4	4	1	4	Neg
Soliditet (%)	15	12	15	11	15	9

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2017.

Uppföljning av investeringsplanen

Luftfartsverkets investeringsplan uppgick 2017 till 282 miljoner kronor. Utfallet blev 227 miljoner kronor. Genomförda åtgärder avsåg främst flygtrafiktjänst (ATM), radar- och kommunikationsutrustning. Satsningarna är en följd av nya regleringskrav på infrastrukturen, men även på behovet av att öka kapaciteten. Sammantaget har investeringsbehoven kontinuerligt ökat de senaste åren. Luftfartsverket har också under flera år investerat i infrastruktur inom fjärrstyrd flygtrafikledning, så kallade fjärrstyrda torn.

Prognosticerat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål under 2019–2021

För perioden 2019–2021 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är positivt bara under 2018, då resultatet efter skattemotsvarighet väntas uppgå till 5 miljoner kronor, eller uttryckt som räntabiliteten på eget kapital, till 1 procent. Under 2019 väntas resultatet uppgå till en förlust om -72 miljoner kronor. Följande år, som ligger inom nästa referensperiod inom ramen för det europeiska regelverket är svårare att bedöma. En ny referensperiod med krav i enlighet med referensperioden 2015–2019 skulle innebära att förlusten växer under åren 2020 till 2022 och skulle det sista året i perioden kunna uppgå till -132 miljoner kronor. Luftfartsverket har lämnat ett underlag avseende den nya perioden vilket är i överensstämmelse med avkastningskraven och den förändrade kostnadsbilden. En fastställd plan enligt detta underlag skulle alltså göra det möjligt att undvika resultatförsämringen och att uppfylla uppställda mål. Luftfartsverket redovisade dock även scenarier som visar en snabbare försämring av utvecklingen vid vissa antagna systemförändringar i det europeiska regelverket. Enligt regeringens bedömning finns ännu inte underlag för en analys av eventuella åtgärder för att möta en negativ utveckling. Soliditeten förväntas också fortsätta att sjunka. För 2018 väntas soliditeten sjunka till 9 procent. Det låga ränteläget och därmed höga avsättningarna för pensioner är den främst anledningen till att soliditetsmålet inte nås, men om resultatutvecklingen fortsätter att utvecklas negativt under perioden innebär de tilltagande förlusterna att soliditeten sjunker ytterligare till 3 procent i referensscenariot som redovisats i treårsplanen.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås inte målen avseende resultat och soliditet under perioden. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målen för räntabilitet och soliditeten, även om det innebär att målen enligt nuvarande prognoser inte nås 2021. 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 3.77 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2018	2019	2020	2021
Resultat efter skattemotsvarighet	5	-72	-118	-132
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	1	Neg	Neg	Neg
Soliditet (%)	9	8	6	3
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2019–2021.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 3 850 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2019 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2019 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 200 000 000 kronor.

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

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag

samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2018 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen ska ligga kvar oförändrad på samma nivå för 2019.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LFV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 200 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor.

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. Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

Luftfartsverket behöver inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilt försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilt försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten.

Luftfartsverket väntas 2019 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föränleds 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 2019–2021 godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2019–2021 uppgår till totalt 2 052 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, ca 81 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 19 procent. Prioriteringarna styrs i hög grad av de krav på systemutveckling som ställs genom lagkrav på EU-nivå samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen i syfte att säkerställa kapacitet och kontinuitet.

Investeringarna fördelas på kategorierna flygtrafiktjänst, kommersiella investeringar samt övrigt.

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

Investeringar avseende s.k. fjärrstyrda torn, som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet kopplat till den utbyggnadstakt som förutses inom ramen för avtalet med Swedavia AB.

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

Luftfartsverket arbetar aktivt med att möjliggöra extern finansiering genom EU-bidrag. I övrigt finansieras investeringarna med interna medel, samt vad gäller uppförande av ännu en primärradarstation för utökad stadsdensitet runt Stockholm med anslagsmedel som tilldelades under 2018 under utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik.

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 3.78 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Budget 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
Anskaffning och utveckling av nya investeringar					
Flygtrafiktjänst	124	484	559	454	468
Kommersiella investeringar	29	13	0	8	0
Summa utgifter för anskaffning och utveckling	153	497	559	462	468
Varav investeringar i anläggningstillgångar	153	497	559	462	468
Finansiering					
Egna medel	153	497	559	462	468
Summa finansiering av anskaffning och utveckling	153	497	559	462	468
Vidmakthållande av befintliga investeringar					
Flygtrafiktjänst	73	55	62	50	28
Summa utgifter för vidmakthållande	73	55	62	50	28
Varav investeringar i anläggningstillgångar	73	55	62	50	28
Finansiering					
Egna medel	73	55	62	50	28
Summa finansiering av vidmakthållande	73	55	62	50	28
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	226	552	621	512	496
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	226	552	621	512	496

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2019–2021.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

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

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Inom politiken för informationssamhället finns även Bredbandsforum (N2015/07486/ITP) och Digitaliseringsrådet (N2017/01899/D).

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2017	Budget 2018 ¹	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021
<i>Politiken för informationssamhället</i>						
2:1 Post- och telestyrelsen	29	49	48	50	48	49
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	130	140	143	140	140	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	23	36	31	33	36	36
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	21	73	72	73	73	63
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	87	146	187	146	140	140
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse ²	73	-	-	-	-	-
Summa Politiken för informationssamhället	363	443	482	442	437	427

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

4.2 Utgiftsutveckling

År 2017 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 289 000 000 kronor. Prognosen för 2018 avseende de totala utgifterna uppgår till 443 000 000 kronor.

Regeringens förslag till anslag 2019 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 442 000 000 kronor. För 2020 och 2021 beräknas anslagen till sammanlagt 437 000 000 kronor respektive 427 000 000 kronor.

4.3 Mål för området

Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1, utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Under detta mål finns följande två delmål:

- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1, utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).
- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Post

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

Grundläggande betaltjänster

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

4.4 Resultatredovisning

4.4.1 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

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

- Andel kvinnor, män, flickor och pojkar som använt internet i stort sett varje dag respektive de som aldrig använt internet.
- Andel företag med minst 10 anställda respektive företag med 1–9 anställda som tagit emot beställningar via webbplats eller app.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolkningstäckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s och 30 Mbit/s.
- Årsutveckling av pris per abonnemang för fast bredband om minst 100 Mbit/s, 1 Gbit/s samt årsutveckling av lägstapris för mobilabonnemang med 5, 10 och 20 gigabyte (GB) dataanvändning.
- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s respektive 30 Mbit/s samt antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s.

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

I Statistiska centralbyråns (SCB) undersökning Privatpersoners användning av datorer

och internet har målgruppen fr.o.m. 2013 utökats till åldersgruppen 16–85 år.

Målet för digitaliseringspolitiken kan delvis mätas genom de internationella index och rankningar som finns för digitaliseringsområdet. Dessa studier jämför länders förutsättningar, investeringar och användning av digitalisering men visar inte effekter på ekonomi eller sysselsättning (se mer i avsnitt 4.4.2).

För robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation har lämpliga

indikatorer ännu inte kunnat identifieras. Det finns därför ett fortsatt behov av utvecklingsarbete inom detta område.

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

Tabell 4.2 Indikatorer för måluppfyllelse – digitaliseringspolitik

	2013	2014	2015	2016	2017
Individer, andel (%) av befolkningen (kvinnor/män) som:					
Har använt internet i stort sett varje dag (16–85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	75/78	76/80	76/78	78/84	85/87
Har aldrig använt internet (16–85 år) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	6/9	11/7	9/8	6/5	5/4
Har använt internetbank (16–85) (förändringen mellan åren ligger inom felmarginal)	74/80	75/79	77/76	77/82	82/84
Företag andel (%) (minst 10 anställda/1–9 anställda):					
Hastighet som företagets snabbaste internetanslutning kan uppnå för att ta emot data, andel (%) (minst 10 anställda/1–9 anställda):					
– minst 2 men mindre än 10 Mbit/s	30/35	27/28	19/23	15/18	11/19
– minst 10 men mindre än 30 Mbit/s	27/23	22/22	22/22	20/19	16/15
– minst 30 men mindre än 100 Mbit/s	18/16	19/13	22/22	23/19	24/21
– minst 100 Mbit/s	19/6	22/12	27/13	32/18	39/24
Tog emot beställningar via webbplats eller app	20/11	22/13	23/14	22/13	25/19
Elektronisk kommunikation					
Mobiltäckning i hela landet (yttäckning/hushållstäckning (%)):					
Taltjänster	84/>99	84/>99	85/>99	85/>99	88/>99
Datatjänster:					
1 Mbit/s ¹	74/>99	80/>99	77/>99	79/>99	84/>99
10 Mbit/s ²	44/99	50/>99	77/>99	79/>99	84/>99
30 Mbit/s	2/61	1/61	3/71	5/81	11/87
Prisutveckling (inkl. rabatter)					
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 100/10 Mbit/s, [aug–aug.] (%)	-43	31	2	-7	-6
Förändring pris/abonnemang fast bredband minst 1 Gbit/s, [juni–juni] (%)	-23	0	2	9	6
Förändring lägstapris mobila tjänster 5 GB dataanvändning [-] (%)	i.u.	i.u.	i.u.	0	0
Förändring lägstapris mobila tjänster 10 GB dataanvändning [-] (%)	i.u.	i.u.	i.u.	-30	0
Förändring lägstapris mobila tjänster 20 GB dataanvändning [-] (%)	i.u.	i.u.	i.u.	0	0
Bredband					
Tillgänglighet:					
Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s (%)	57	61	67	71	77
Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 30 Mbit/s (%)	71	75	87	91	95
Andel hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	>500	>500	>130	>90	>60

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

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

Källor: SCB och PTS.

4.4.2 Digitaliseringspolitik

Resultat

Användningen av digitaliseringens möjligheter är hög i Sverige och Sverige rankas ofta högt, bland de fem bästa, i internationella jämförelser.

Enligt SCB:s årliga it-undersökningar är det en hög andel av svenska individer och företag som har tillgång till digitalisering och som använder sig av digitalisering på många olika områden. Tillgängligheten och användningen av digitalisering ökar (se tabell 4.1). Företag med 1–9 anställda samt företag med 10 eller fler anställda fortsätter att i allt högre utsträckning ha abonnemang med snabba internetanslutningar. Att använda internet varje dag har blivit vanligare för både kvinnor och män såväl som för flickor och pojkar.

Ytterligare statistik från SCB visar att användningen av en smart telefon för uppkoppling mot internet ökar. De flesta indikatorer för användning av datorer och internet visar att mäns användning är något större än kvinnors användning.

Trots att skillnaden i digitaliseringens användning mellan kvinnor och män är liten, så är det dock fortfarande stor skillnad mellan antalet män och kvinnor som arbetar i it-sektorn. År 2016 var både andelen it-chefer som var kvinnor och andelen it-arkitekter, systemutvecklare och testledare som var kvinnor m.fl. 22 procent. Andelen kvinnor inom drift, support- och nätverkstekniker var samma år 20 procent.

Sverige ligger generellt sett fortsatt högt i internationella index som mäter olika länders digitala mognad. I World Economic Forums (WEF) Global Competitive Index 2017–2018, området Technological readiness ligger Sverige på femte plats av 137 länder. Sett till medlemsländerna i EU ligger Sverige på fjärde plats i samma ranking. I EU:s Digital Economy and Society Index (DESI) 2018, går Sverige framåt genom att klättra en placering till andra plats efter Danmark och före Finland.

Även när det gäller innovationsförmåga ligger Sverige högt i ranking. I WEF:s mätningar rankas Sverige på plats sju på området innovation. Bland EU-länderna rankas Sverige på plats fyra.

Regeringen beslutade i maj 2017 strategin För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi (N2017/03643/D). Den innehåller

fem delmål om digital kompetens, trygghet, innovation, ledning och infrastruktur. Strategin överlämnades till riksdagen som en del av skrivelsen Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning (skr. 2017/18:47).

Digital kompetens

Digitaliseringsstrategins mål för digital kompetens är att alla ska kunna utveckla och använda sin digitala kompetens. Det innebär att alla ska kunna vara förtrogna med digitala verktyg och tjänster samt ha förmåga att följa med och delta i den digitala utvecklingen utifrån sina förutsättningar. Individer behöver också vara medvetna om vikten av att skydda sin information, nätverk och system.

I jämförelse med andra länder har Sverige en hög andel av befolkningen som är digitalt delaktiga. Digitaliseringen sker i allt snabbare takt och det är därmed viktigt med åtgärder som inkluderar även äldre personer, utrikes födda, personer i socioekonomiskt utsatta grupper, samt personer med funktionsnedsättningar som är digitalt delaktiga i lägre utsträckning.

Regeringen har fattat ett antal beslut som syftar till att öka den digitala kompetensen.

PTS har fått i uppdrag att inrätta ett användarråd som stärker den digitala delaktigheten för personer med funktionsnedsättning, att erbjuda möjlighet för organisationer att ansöka om bidrag till projekt som syftar till att personer med speciella behov ska lära sig att använda it och elektroniska tjänster samt göra en förstudie om hur internetombud inom vård och omsorg kan etableras över hela landet (N2018/00719/D).

Regeringen har även fattat beslut för ökad digital kompetens och delaktighet inom områdena kultur, skola och hälsa. Några exempel är digitalt kompetenslyft genom biblioteksväsendet, en nationell digitaliseringsstrategi för skolväsendet och tillgängliggörande av digitalt pedagogiskt stöd för e-hälsolösningar, riktat mot beslutsfattare och personal. (Se mer inom utg.omr 9, 16, 17 och 24.)

Digital trygghet

Digitaliseringsstrategins mål för digital trygghet innebär att människor, företag, organisationer och rättighetshavare kan känna tillit och förtroende i användningen av digitala tjänster. Det kräver säkra digitala system som värnar den personliga integriteten och att identifierade sårbarheter hanteras när människor och samhälle i högre grad blir beroende av att teknik är uppkopplad och kommunicerbar via internet.

Integritets- och säkerhetsfrågor är av stor betydelse för den digitala tryggheten, inte minst när det gäller användarnas förtroende för digitala tjänster och elektroniska kommunikationer. Arbetet med digital trygghet sker brett inom regeringen. Exempel på insatser som regeringen initierat i syfte att öka den digitala tryggheten är bl.a. uppdrag för en ökad och breddad användning av elektronisk identifiering i offentlig sektors digitala tjänster (se mer om elektronisk identifiering i utg.omr. 2 avsnitt 5), uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för ökad kunskap och samverkan på informationssäkerhetsområdet, åtgärder för att motverka hot och hat riktat mot deltagare i det demokratiska samtalet på digitala medier. Regeringen har beslutat om en komplettering av den nationella strategin för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213). (Se mer om robusthet och säkerhet under rubriken Digital infrastruktur.)

Även på EU-nivå sker ett antal initiativ inom området digital trygghet. I januari 2017 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till ny förordning om respekt för privatlivet och skydd av personuppgifter i elektronisk kommunikation (den s.k. eDataskyddsförordningen). Syftet är att garantera en starkare integritet i elektronisk kommunikation och samtidigt öppna upp för nya affärsmöjligheter. I juni 2018 nåddes en allmän inriktning om cybersäkerhetsakten, ett förslag till EU-förordning som innehåller ett nytt och permanent mandat för Europeiska unionens byrå för nät- och informationssäkerhet (Enisa) och ett ramverk för it-säkerhetscertifiering inom EU.

Digital innovation

Digitaliseringsstrategins mål för digital innovation är att det i Sverige ska finnas de bästa förutsättningarna för att digitalt drivna innovationer ska utvecklas, spridas och användas.

Sverige ligger bra till på innovationsområdet i jämförelser med andra länder enligt Bloomberg Innovation Index och Global Innovation Index. I maj antog regeringen en nationell inriktning för artificiell intelligens (N2018/03008/FÖF) med målsättningen att Sverige ska vara ledande i att tillvarata möjligheterna som användningen av artificiell intelligens kan ge, med syftet att stärka både den svenska välfärden och den svenska konkurrenskraften. Målsättningen knyter nära an till det av riksdagen antagna digitaliseringsmålet och utgör ett komplement till digitaliseringsstrategin. I maj undertecknade även ministrarna från Norden och Baltikum en deklaration om att främja utveckling och användning av artificiell intelligens i den nordisk-baltiska regionen (N2018/00426/D).

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att ytterligare främja datadriven och digitalt driven innovation, bl.a. genom uppdrag till myndigheter såsom uppdrag till Verket för innovationssystem (Vinnova) om artificiell intelligens och maskinlärning, och till Vetenskapsrådet och Kungl. biblioteket att ta fram kriterier för att kunna bedöma i vilken utsträckning forskningens produkter är digitalt användbara för alla.

Digital ledning

Digitaliseringsstrategins mål för digital ledning är att det i Sverige ska ske relevant, målmedveten och rättssäker effektivisering och kvalitetsutveckling genom digitalisering. OECD har genomfört en översyn av digitaliseringens utveckling i Sverige och lämnat slutsatser och rekommendationer på flera områden för digitaliseringspolitiken (N2017/07509/D). Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen har initierat arbetet kring framtagandet av indikatorer hos bl.a. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) och Digitaliseringsrådet.

Digitaliseringspolitikens ledningsfunktioner har kompletterats genom att tillfälligt tillsätta en digital strateg (Chief Digital Officer, CDO) med placering på Näringsdepartementet som ska driva

på genomförandet av regeringens digitaliseringsstrategi.

Regeringen har beslutat att inrätta Myndigheten för digital förvaltning (se utg.omr. 2, avsnitt 5.3.2). Regeringen har även beslutat om regionala digitaliseringskoordinatorer som ska bidra till övergripande och strategisk samordning och samverkan mellan relevanta aktörer i digitaliseringsfrågor kopplat till regionalt tillväxtarbete samt inom ramen för detta främja användningen av digitala arbetssätt, verktyg och tjänster (N2018/04129/D). Funktionen ska vara placerad hos den aktör som har det regionala utvecklingsansvaret, dvs. länsstyrelser, landsting, kommun eller samverkansorgan.

Regeringen har även fattat beslut om en satsning på ökad digital kompetens i småföretags ledningar och styrelser (N2018/04128/D).

Regeringen arbetar med internationellt ledarskap bl.a. genom årets svenska ordförandeskap i Nordiska ministerrådet där Sverige varit drivande för att inrätta ett särskilt ministerråd för digitalisering.

Digital infrastruktur

Digitaliseringsstrategins mål för digital infrastruktur är att hela Sverige bör ha tillgång till infrastruktur som medger snabbt bredband och stabila mobila tjänster samt som stödjer digitalisering.

En sammanhållen och utvecklad förvaltningsgemensam digital infrastruktur är viktig för digitalisering av offentlig sektor vilket i sin tur skapar förutsättningar för tillgänglig, likvärdig och effektiv digital service till människor och företag (se utg.omr. 2, avsnitt 5).

Fast och trådlöst bredband

Sverige har en väl utbyggd digital infrastruktur i jämförelse med andra europeiska länder. I DESI 2018 går Sverige totalt sett framåt jämfört med föregående år och rankas på fjärde plats på området Connectivity (uppkoppling).

Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2017 hade 77 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2017. Det är en ökning med ca sex procentenheter från föregående år. Andelen hushåll och företag som har tillgång till minst 30 Mbit/s har under samma period ökat från 91 till 95 procent.

Tillgången till bredband med de högsta överföringshastigheterna är fortsatt ojämnt fördelad mellan tätort/småort och mer glesbefolkade områden. Tillgången till 100 Mbit/s var i oktober 2017 33 procent utanför tätort och småort, en ökning med 9 procentenheter från förra årets mätning.

Den största ökningen i områdena utanför tätort och småort har skett när det gäller tillgång till bredband med hastigheten 30 Mbit/s. Enligt PTS kartläggning har 68 procent av hushållen och arbetsställena i dessa områden tillgång till 30 Mbit/s, vilket är en ökning med ca 20 procentenheter från året innan.

Tillgång till bredband via mobilnäten (4G) är fortsatt mycket god. I oktober 2017 hade 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige sådan tillgång, både i städer och i lands- och glesbygd. Antalet hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband har minskat. Cirka 60 hushåll och företag saknar sådan tillgång, en minskning med ca 30 stycken från föregående år.

Regeringens bredbandstrategi överlämnades till riksdagen som en del av skrivelsen Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning (skr. 2017/18:47). PTS har även för första gången följt upp de nya målen i regeringens bredbandsstrategi (N2016/08008/D): år 2023 bör hela Sverige ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet och 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband. I oktober 2017 var yttäckningen, dvs. den geografiska täckningen, för mobilt bredband i områden där man normalt befinner sig 85 procent för hastigheter upp till 10 Mbit/s och 12 procent för hastigheter upp till 30 Mbit/s. Vid samma tidpunkt hade 86 procent av hushållen och företagen tillgång till 1 Gbit/s, dvs. hade infrastruktur med möjlighet att leverera denna hastighet i sin absoluta närhet.

För att genomföra strategin har regeringen lämnat ett antal uppdrag till PTS. De flesta av dessa har redovisats under 2017 och 2018 och de återstående kommer att redovisas i början av 2019. PTS redovisade i november 2017 bl.a. uppdraget att analysera och föreslå utformning av framtida insatser för bredbandsutbyggnad med statliga medel (N2017/04104/D).

Kommersiella aktörer står för huvuddelen av investeringar i fast och trådlös bredbandsinfrastruktur. Enligt PTS uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2018 uppgick marknadsaktörernas investeringar i fasta och mobila nät till

ca 14 miljarder kronor under 2017. I vissa områden i lands- och glesbygd finns det dock områden där marknaden inte bygger ut på egen hand. För att även dessa områden ska kunna nås av snabbt bredband har regeringen avsatt medel och möjliggjort stöd för utbyggnad i lands- och glesbygd. Den satsning på ytterligare 1 miljard kronor i bredbandsstöd, som regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2017, har i början av 2018 tillförts landsbygdsprogrammet.

Långa handläggningstider för ledningsärenden riskerar att försena bredbandsutbyggnaden. Av regleringsbrev för 2018 till Trafikverket följer att handläggningstiderna ska kortas. Trafikverkets handläggningstider för ledningsärenden, s.k. grävstillstånd, har under vissa månader under 2017 överstigit väglagens (1971:948) krav om fyra månader. Regeringen välkomnar att en handlingsplan med gemensamma åtaganden har ingåtts mellan Trafikverket och IT&Telekomföretagen i maj 2018. Handlingsplanen syftar bl.a. till att korta handläggningstiderna och öka kvaliteten på ansökningarna till Trafikverket.

PTS lämnade i maj 2018 en delrapport i myndighetens uppdrag att kartlägga hinder för utbyggnad av fast och mobilt bredband och identifiera hur processer kan effektiviseras (N2018/0271/D). PTS föreslår bl.a. att regeringen ger Trafikverket uppdrag som innefattar att utreda och redovisa förslag till hur aktörer kan anlägga bredbandsinfrastruktur i vägområdet i mindre vägar på landsbygder.

Regeringen gav i maj 2018 Trafikverket i uppdrag att utreda användning av alternativa anläggningstekniker m.m. i syfte att främja utbyggnad av bredband i landsbygd (N2018/03397/D). De statliga vägarnas beskaffenhet och utformning kan vara av mer varierande karaktär i landsbygd jämfört med tätort. Det lågtrafikerade vägnätet kan i vissa fall sakna utrymme för anläggning av bredband på de platser som Trafikverket normalt förordar. Användningen av alternativa platser för anläggning av bredband i vägområdet och med alternativ teknik ska därför utredas av Trafikverket. Uppdraget ska del- och slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) den 15 november respektive den 31 december 2018.

Slutbetänkandet Statens bredbandsinfrastruktur som resurs (SOU 2016:1) lämnades i januari 2016 (N2016/00194/ITP). Förslagen har beretts inom Regeringskansliet. Utifrån förslagen har regeringen i nationell plan för transportinfrastruktur 2018–2029 beslutat om hantering av

Trafikverkets optoanläggning. Trafikverket kommer under planperioden att inleda reinvesteringar i och utökningar av den befintliga optoanläggningen längs järnvägen samt längs delar av det statliga vägnätet. Den överkapacitet som uppstår kan Trafikverket komma att erbjuda andra aktörer. De anpassningar som görs bör genomföras så att det underlättar sammankoppling med annan optofiberinfrastruktur samtidigt som Trafikverkets rådighet över den egna optofiberinfrastrukturen säkerställs och behoven för det civila försvaret och totalförsvaret värnas (se även avsnitt 3). Regeringen har även beslutat att Trafikverket ska främja genomförandet av regeringens bredbandsmål, bl.a. genom att i egenkap av väghållare, främja bredbandsutbyggnaden genom att lämna grävstillstånd (N2018/03397/D). Regeringen har i regleringsbrev för 2017 och 2018 därutöver gett Trafikverket ett uppdrag att korta handläggningstiderna för sådana grävstillstånd (ledningsärenden) och fr.o.m. 2018 ska verket redovisa effekter av sina insatser.

Telefoni

Enligt PTS rapport Tillgång till telefoni och grundläggande internet (N2017/06564/D) har antalet abonnemang för fast telefoni i Sverige minskat kontinuerligt under många år. Allt fler hushåll och företag skaffar abonnemang för ip-telefoni, dvs. fast telefoni genom datatrafik via router. I december 2016 var 58 procent av alla privata abonnemang på fast telefoni ip-baserade. Det går även att få fast telefoni hemma eller på arbetet via mobilnätet. Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2017 hade över 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till fast telefoni via mobilnätet i oktober 2017.

PTS kartläggning visar att yttäckningen för mobiltelefoni är fortsatt mycket god i Sverige. I oktober 2017 fanns det täckning för taltelefoni på 84 procent av Sveriges yta.

Tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet

Tillgång till telefoni och en anslutning som medger funktionell tillgång till internet blir allt viktigare i och med den ökade digitaliseringen av samhället. Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2018 att den avsåg höja nivån för funktionell tillgång till internet (s.k. grundläggande internetanslutning) från 1 Mbit/s till 10 Mbit/s. För att genomföra detta satsades 20 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020.

Regeringen beslutade i januari 2018 förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet som ger PTS i uppdrag att se till att privatpersoner och företag som saknar tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet får stöd för åtgärder som ger sådan tillgång.

Väl fungerande marknader för elektronisk kommunikation

Elektroniska kommunikationer fortsätter att utvecklas tekniskt och marknadsmässigt. Skiftet i den vardagliga kommunikationen från rösttelefoni till textbaserad kommunikation med mobila enheter fortsätter. Samtidigt konsumeras i än högre utsträckning kapacitetskrävande tjänster som strömmande video. Industriell och annan kommersiell användning av kommunikationstjänster utvecklas också.

De allra flesta fasta bredbandsabonnemang som säljs i Sverige i dag har en nedladdningshastighet på 100 Mbit/s eller mer. Priset sjönk under 2017 med sex procent för det billigaste abonnemanget på 100 Mbit/s som erbjöds på nationell basis. Det finns dock stor variation i slutkundspriserna.

Gruppanslutningar för bredband, ett kollektivt avtal för bredband för alla hushåll i en fastighet som väljer att ansluta sig, uppgick i juni 2017 till 652 000 stycken. Detta är en ökning med 162 000 stycken sedan juni 2016. Gruppanslutningar utgör därmed nu över en femtedel av de privata bredbandsabonnemangen via fiber och kabel-tv.

Medianpriset för villaanslutning ökade samtidigt mellan 2015 (den senaste tidigare mätningen) och 2017 med 16 procent till 17 445 kronor.

När det gäller mobila tjänster har operatörernas priser sänkts, särskilt för abonnemang som inkluderar större mängder data. Priset per GB minskar också kraftigt ju mer data som ingår. I en jämförelse med ett urval av OECD-länder avseende erbjudandena med 2 GB data eller mer per månad är Sverige enligt PTS billigast av 20 länder såväl 2016 som 2017.

I juni 2018 nåddes en politisk överenskommelse om ett nytt EU-direktiv om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation och en ändrad förordning om organet för de europeiska regleringsmyndigheterna för elektroniska kommunikationer (Berec).

Radiospektrum

Den dominerande trenden är kraftigt ökad data- trafik i mobilnäten. Mellan 2016 och 2017 ökade trafikvolymen i de mobila näten med 30 procent, vilket är en något lägre tillväxttakt än mellan 2015 och 2016. Den ökade efterfrågan på datatrafik skapar också högre efterfrågan på frekvenser (radiospektrum).

Sverige har på EU-nivå verkat för starkare samordning av radiospektrumförvaltningen, i syfte att skapa en bättre fungerande inre marknad. Det gynnar slutanvändarnas tillgång till produkter och tjänster. Det stärker också svenska och europeiska företags möjligheter till export av tjänster och utrustning för olika slags radiokommunikation. Rådet och Europaparlamentet har i maj 2017 antagit beslutet Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2017/899 av den 17 maj 2017 om användningen av frekvensbandet 470–790 MHz i unionen.

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

I Sverige har PTS fortsatt och förstärkt arbetet med att förbereda frekvensband för 5G-användning. PTS har tagit fram en spektrumplan för 5G-tester. Utifrån planen har PTS tilldelat flera tillstånd för försöksverksamhet med 5G.

Sverige har vidare, tillsammans med övriga nordiska och baltiska länder, fortsatt genomförandet av den antagna nordisk-baltiska 5G-strategin.

Regeringen tillsatte i oktober 2017 en utredning om radiospektrumanvändning i framtiden (dir. 2017:99). Utredningen ska bl.a. föreslå hur spektrumanvändningen kan planeras för 2027–2047 för att framtida frekvensbehov ska kunna mötas. Utredningen ska vidare föreslå de författningsändringar som behövs för att samhällsviktiga aktörers behov ska kunna tillgodoses och nationella säkerhetsintressen säkerställas i högre utsträckning.

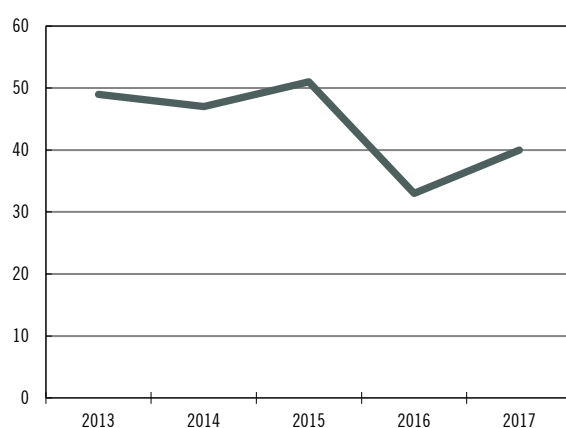
Robusthet

De operatörer som tillhandahåller ett s.k. allmänt kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga

elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera avbrott och störningar av betydande omfattning till PTS. Under 2017 rapporterades 40 betydande avbrott och störningar, vilket är en ökning från föregående år då 33 avbrott rapporterades. Även om det är en ökning, är antalet avbrott under 2017 färre än vad som rapporterats tidigare år. Under 2017 var det en större andel mindre tillhandahållare som rapporterat incidenter än tidigare, vilket kan vara resultatet av PTS informationsspridning om rapporteringsskyldigheten.

Diagram 4.1 Inrapporterade incidenter till PTS

Antal inrapporterade störningar eller avbrott av betydande omfattning



Källa: Statistik från Post- och telestyrelsens rapport Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2018, PTS-ER-2018:9.

PTS har möjlighet att finansiera åtgärder för att öka robustheten i näten. Genom förordningen (2018:1300) om statligt stöd för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer, som trädde i kraft den 2 augusti 2018 blir bl.a. regelverket tydligare och handläggningstiderna kan kortas.

Inom EU antogs Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (NIS-direktivet). Direktivet genomfördes i svensk rätt den 1 augusti 2018 genom en ny lag om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster. PTS är en av flera tillsynsmyndigheter.

Som nämns under rubriken Digital trygghet beslutade regeringen 2018 om en komplettering av den nationella strategin för samhällets informations- och cybersäkerhet (skr. 2016/17:213).

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

4.4.3 Post

Resultat

Sedan den 1 januari 2013 ska alla postmarknader inom EU vara öppna för konkurrens enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster (det tredje postdirektivet). Inget medlemsland får upprätthålla ett lagstadgat monopol på någon del av den nationella postmarknaden. I februari 2018 fanns det 30 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord Group AB (Postnord) är genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhällsomfattande posttjänsten, dvs. postservice till alla hushåll, företag och organisationer i hela Sverige.

Tabell 4.3 Andel brev som inlämnats till Postnord för övernattbefordran och som utdelats dagen efter inlämning

År	Årsmedel
2014	93,2 %
2015	89,8 %
2016	91,3 %
2017	90,3 %

Källa: Post- och telestyrelsen (PTS)

Postnords marknadsandel mätt i antalet brevfräsändelser var 79,1 procent 2017, jämfört med 80,7 procent 2016. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 17,9 procent 2017, jämfört med 17,5 procent 2016. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 2,9 procent 2017, jämfört med 1,8 procent 2016.

Nedgången i brevvoly m mellan 2016 och 2017 var 3,1 procent. Sedan 2000 har brevvoly minskat med 35,7 procent, se tabell 1.4.

Tabell 4.4 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000	3 426	100
.....		
2013	2 545	
2014	2 433	
2015	2 312	
2016	2 273	
2017	2 202	

Källa: Post- och telestyrelsen (PTS).

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. I mars 2018 var det ca 1 300 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en ökning från ca 1 000 hushåll vid utgången av 2016. Kartläggningen för 2017 är dock mer omfattande än tidigare och gjordes delvis utifrån andra utgångspunkter jämfört med tidigare uppföljningar av undantagen. I den aktuella kartläggningen ingår nu t.ex. även hushåll som enbart är undantagna från femdagarsutdelning en del av året och undantag som är en följd av överenskommelser med mottagarna. De ändrade metoderna har medfört att flera undantag redovisas för 2017 än 2016.

Under 2017 låg antalet inkomna klagomål gällande postfrågor till PTS kvar på en hög nivå. Likt föregående år gäller ofta klagomålen utdelningen (felutdelade, saknade och/eller försenade brev). Av de inkomna klagomål som kan kopplas till en specifik operatör rör cirka 59 procent av klagomålen Postnord och 11 procent avser Bring Citymail Sweden AB.

Kravet på övernattbefordran av brev har ändrats så att Postnord får ta två dagar på sig att dela ut breven. Samtidigt skärptes kvalitetskravet till att gälla 95 procent av breven i stället för 85 procent. Ändringen i postförordningen (2010:1049) trädde i kraft den 1 januari 2018.

Riksdagen beslutade den 7 januari 2018 att anta regeringens förslag (prop. 2017/18:41, bet. 2017/18 TU4, rskr. 2017/18:146) att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om på vilket sätt den samhällsomfattande posttjänstens krav på utdelning av postförsändelser ska fullgöras samt att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Det gäller uppgifter som är nödvändiga för uppföljning av utvecklingen på postområdet och för bevakning av att posttjänsterna svarar mot samhällets behov och av att

en väl fungerande och samhällsomfattande posttjänst av god kvalitet finns tillgänglig för alla användare. Den nya lagen trädde i kraft den 1 april 2018.

Under våren 2018 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Regeringen har utsett PTS till nationell tillsynsmyndighet enligt EU-förordningen.

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 (2017:869) om bevakning av grundläggande betaltjänster årligen bedöma om samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. Varje länsstyrelse ska också enligt uppdrag i regleringsbrevet ansvara för att stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster vid behov initieras och genomförs. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och andra berörda myndigheter, näringsliv samt intresse- och branschorganisationer stödja länsstyrelsernas arbete med att utforma och genomföra dessa regionala stöd- och utvecklingsinsatser. Länsstyrelserna kan genom förordningen (2014:139) om statligt stöd till tillhandahållare av grundläggande betaltjänster finansiera betaltjänstombud på utsatta orter. Redovisningen av bevakningsuppdraget sammanställs årligen av Länsstyrelsen i Dalarnas län och rapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Av den rapport som lämnades för 2017 (N2017/07322/D) framgår att en majoritet av länsstyrelserna (18 av 21 stycken) bedömer att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredställande för privatpersoner i allmänhet som använder digital teknik. Det är fortfarande främst de som inte är digitalt delaktiga som upplever problem med tillgången till grundläggande betaltjänster, vilket gäller både för privatpersoner, småföretagare och föreningar. 15 av de 21 länsstyrelserna gör bedömningen att betaltjänstsituationen inte är till-

fredställande för föreningar. Samtliga länsstyrelser bedömer att det finns geografiska områden eller orter i länen med bristande tillgång till grundläggande betaltjänster. Antalet sådana områden har inte minskat, de finns främst i vissa gles- och landsbygder.

Antalet länsstyrelsefinansierade betaltjänstombud var 36 stycken i april 2018, varav fem nya etablerades under 2017. PTS uppskattar att ca 50 000 personer har fått det närmare till kontantuttag till följd av statligt finansierade ombud. I genomsnitt bidrar ombuden till att dessa personer får drygt en och en halv mil kortare till närmaste uttagsmöjlighet.

Insatser för att öka samordningen av olika typer av service i gles- och landsbygder sker inom utgiftsområde 19 Regional tillväxt. I december 2016 tillsatte regeringen utredningen Fi 2016:15 (Riksbankskommittén) med uppdrag att bl.a. se över Riksbankens ansvar för kontanthantering och kontantförsörjning i hela landet (dir. 2016:114).

4.5 Budgetförslag

4.5.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.5 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor				
2017	Utfall	28 644	Anslags-sparande	468
2018	Anslag	48 540 ¹	Utgifts-prognos	48 420
2019	Förslag	50 122		
2020	Beräknat	48 234 ²		
2021	Beräknat	48 745 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 47 622 tkr i 2019 års prisnivå.

³ Motsvarar 47 622 tkr i 2019 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.6 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor				
Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomstittel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2017	99 882	278 490	285 838	- 7 349
Prognos 2018	100 000	287 288	303 768	-16 480
Budget 2019	100 000	296 075	310 575	-14 500

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och betrodda tjänster. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 296 075 000 kronor för 2019.

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 2019.

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 elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget ökas med 8 082 000 kronor för 2019. Den 1 augusti 2018 trädde lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster och en ny förordning, förordningen (2018:1175) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster i kraft som gemensamt genomför NIS-direktivet i svensk rätt. I förordningen utses PTS som tillsynsmyndighet för sektorn digital infrastruktur och digitala tjänster. Detta innebär ökade kostnader

för myndigheten. Anslaget ökas därför med 5 200 000 kronor 2019. För 2020 och 2021 beräknas 5 200 000 kronor per år för detta ändamål. Vidare har regeringen utsett PTS till nationell tillsynsmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Anslaget ökas därför med 2 500 000 kronor 2019. Finansiering sker genom att anslag 2:3 *Grundläggande betaltjänster* minskas med 2 500 000 kronor 2019.

Tabell 4.7 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor			
	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	42 040	42 040	42 040
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	382	927	1 382
Beslut	7 700	5 267	5 323
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	50 122	48 234	48 745

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2018. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2020–2021 är preliminär.

Regeringen föreslår att 50 122 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 48 234 000 kronor och 48 745 000 kronor.

4.5.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tabell 4.8 Anslagsutveckling 2.2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor				
2017	Utfall	129 502	Anslags-sparande	10 776
2018	Anslag	140 278 ¹	Utgifts-prognos	142 752
2019	Förslag	140 278		
2020	Beräknat	140 278		
2021	Beräknat	140 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov t.ex. avseende tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 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 2020–2022.

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 2019 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 2020–2022.

Tabell 4.9 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022
Ingående åtaganden	189 971	176 602	132 440			
Nya åtaganden	81 604	50 000	156 920			
Infriade åtaganden	-94 973	-94 162	-89 360	-120 000	-60 000	-20 000
Utestående åtaganden	176 602	132 440	200 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	200 000	200 000	200 000			

Regeringens överväganden

Tabell 4.10 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2.2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	140 278	140 278	140 278
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	140 278	140 278	140 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18: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 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 140 278 000 kronor och 140 278 000 kronor.

4.5.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.11 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

År	Utfall	Utveckling	Anslags-sparande	Utfall
2017	Utfall	23 257		10 280
2018	Anslag	35 537 ¹	Utgifts-prognos	31 159
2019	Förslag	33 037		
2020	Beräknat	35 537		
2021	Beräknat	35 537		

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2020–2023.

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 2019 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2020–2023.

Tabell 4.12 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2023
Ingående åtaganden	42 079	31 269	44 847			
Nya åtaganden	10 940	33 500	17 416			
Infriade åtaganden	-21 750	-19 922	-17 263	-15 072	-15 542	-14 386
Utestående åtaganden	31 269	44 847	45 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	36 000	45 000	45 000			

Regeringens överväganden

Tabell 4.13 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	35 537	35 537	35 537
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-2 500		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	33 037	35 537	35 537

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget minskas med 2 500 000 kronor för att finansiera motsvarande ökning av anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen*.

Regeringen föreslår att 33 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 35 537 000 kronor och 35 537 000 kronor.

4.5.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2017	20 724	2 120	
2018	Anslag	72 844 ¹	71 970
2019	Förslag	72 844	
2020	Beräknat	72 844	
2021	Beräknat	62 844	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Tabell 4.15 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	72 844	72 844	72 844
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			-10 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	72 844	72 844	62 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 72 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 72 844 000 kronor och 62 844 000 kronor.

4.5.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2017	Utfall	86 974		Anslags-sparande	45 040
2018	Anslag	146 014 ¹		Utgifts-prognos	187 330
2019	Förslag	146 014			
2020	Beräknat	140 014			
2021	Beräknat	140 014			

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2018 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta innebär stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster

inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2019 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 270 000 000 kronor 2020–2023.

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 2019 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 270 000 000 kronor 2020–2023.

Tabell 4.17 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2017	Prognos 2018	Förslag 2019	Beräknat 2020	Beräknat 2021	Beräknat 2022–2023
Ingående åtaganden	80 107	229 926	245 000			
Nya åtaganden	184 848	111 430	110 000			
Infriade åtaganden	-35 029	-96 356	-85 000	-110 000	-95 000	-65 000
Utestående åtaganden	229 926	245 000	270 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	240 000	250 000	270 000			

Regeringens övervägande

Tabell 4.18 Härledning av anslagsnivån 2019–2021 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2019	2020	2021
Anvisat 2018¹	146 014	146 014	146 014
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut		-6 000	-6 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	146 014	140 014	140 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2017 (bet. 2017/18:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 146 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2019. För 2020 och 2021 beräknas anslaget till 140 014 000 kronor och 140 014 000 kronor. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det avgiftsuttag som föreslås för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.