

Magnus Axelsson

Från: gunilla.hedin@trafikverket.se
Skickat: den 28 oktober 2015 10:33
Till: Magnus Axelsson
Kopia: bo.friberg@trafikverket.se; robert.hultgren@trafikverket.se
Bifogade filer: Underlag.xlsx

Hej!

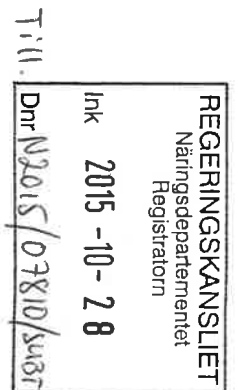
Skickar här underlaget.

Med vänlig hälsning

Gunilla Hedin
Ekonomi och styrning
Avdelning Finans

gunilla.hedin@trafikverket.se
Direkt: 010-123 52 60
Mobil: 070-317 50 55

Trafikverket
781 89 Borlänge
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se



Sammanställning möjliga neddragningar
År 2016

| Anslag | Verksamhet | Belopp | Konsekvenser | Medförande kostnader |
|---|--|--------|---|--|
| Drift , underhåll och trafikledning på järnväg | Åtgärder på järnväg i landsbygd | 100 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Drift , underhåll och trafikledning på järnväg | Förbättrade konkurrensvillkor för godstransport på järnväg | 75 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Drift och underhåll av vägar | Vägunderhåll i landsbygd | 100 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | Kollektivtrafik i landsbygd | 199 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | Cykelstrategi | 25 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Kollektivtrafiksatsning | Stadsmiljöavtal | 250 | Halvering av omfattning | |
| Trängselskatt i Stockholm samt Trängselskatt i Göteborg | Förbifart Stockholm, övriga väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt bidrag till utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm. Västsvenska infrastrukturpaketet | 1 500 | Alt 1) Motsvarande belopp finansieras med lån istället för trängselanslag och återställs år 2018 genom ökad trängselanslagsfinansiering i motsvarande mån, för att bibehålla planerad investeringstakt. En konsekvens av detta blir förlängd återbetalningstid av upptagna lån med 3 år. Låneramen föreslås utökas med motsvarande belopp (1500 mkr). | Ökade räntekostnader med ca 0,5 miljarder kronor (löpande pris, ränta 4,25%) alternativt cirka 0,2 miljard kronor i högre räntekostnad i fast pris (realränta 2,25%). |
| | | | Alt 2) Ökad upplåning och ingen återföring av trängselskatteanslag år 2018. Bibehållen investeringstakt. Återbetalningstid ökar med 5 år. Låneramen föreslås utökas med motsvarande belopp (1500 mkr). | Ökade räntekostnader med ca 5,9 miljarder kronor (löpande pris, ränta 4,25%) alternativt cirka 1,4 miljard kronor i högre räntekostnad i fast pris (realränta 2,25%). |

| | | | |
|--|--|--------------|---|
| Bärighet och tjälsäkring av vägar | Senareläggning av bärighetsåtgärder | 100 | Innebär att åtgärder som är efterfrågade av näringsliv och av regioner och kommuner i glesbygd behöver senareläggas. Innebär en sämre framkomlighet för i första hand skogstransporter. |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | Senareläggning av trimningsåtgärder | 300 | Mindre trimnings och miljöåtgärder är effektiva åtgärder i transportsystemet. Det är dock den typen av åtgärder som inte är låsta i kontrakt etc. och som kan senareläggas. |
| Investeringar i regional plan | Senareläggning av åtgärder i Länstransportplaner | 400 | Länstransportplanerna genomförs inte i planerad takt. Detta kan komma att innebära att det blir svårare att genomföra en lika stor andel av planerna till 2017 och några län blir felfördelade vilket rimligtvis bör kompenseras vid framtagande av nya planer. |
| Summa | | 3 049 | |

Sammanställning möjliga neddragningar

År 2017

| Anslag | Verksamhet | Belopp | Konsekvenser | Medförande kostnader |
|---|--|--------|---|--|
| Drift , underhåll och trafikledning på järnväg | Åtgärder på järnväg i landsbygd | 100 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Drift , underhåll och trafikledning på järnväg | Förbättrade konkurrensvillkor för godstransport på järnväg | 75 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Drift och underhåll av vägar | Vägunderhåll i landsbygd | 100 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | Kollektivtrafik i landsbygd | 209 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | Cykelstrategi | 75 | Regeringens aviserade satsning i BP genomförs inte | |
| Kollektivtrafiksatsning | Stadsmiljöavtal | 250 | Halvering av omfattning | |
| Trängselskatt i Stockholm samt Trängselskatt i Göteborg | Förbifart Stockholm, övriga väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt bidrag till utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm. Västsvenska infrastrukturpaketet | 1 500 | Alt 1) Motsvarande belopp finansieras med lån istället för trängselanslag och återställs år 2019 genom ökad trängselanslagsfinansiering i motsvarande mån, för att bibehålla planerad investeringstakt. En konsekvens av detta blir förlängd återbetalningstid av upptagna lån med 3 år. Låneramen föreslås utökas med motsvarande belopp (1500 mkr). | Ökade räntekostnader med ca 0,5 miljarder kronor (löpande pris, ränta 4,25%) alternativt cirka 0,2 miljard kronor i högre räntekostnad i fast pris (realränta 2,25%). |
| | | | Alt 2) Ökad upplåning och ingen återföring av trängselskatteanslag år 2019. Bibehållen investeringstakt. Återbetalningstid ökar med 5 år. Låneramen föreslås utökas med motsvarande belopp (1500 mkr). | Ökade räntekostnader med ca 5,9 miljarder kronor (löpande pris, ränta 4,25%) alternativt cirka 1,4 miljard kronor i högre räntekostnad i fast pris (realränta 2,25%). |

| | | | |
|---|---|--------------|---|
| Bärighet och tjälsäkring av vägar | Senareläggning bärighetsåtgärder och riskreducerande åtgärder | 100 | Innebär att åtgärder som är efterfrågade av näringsliv och av regioner och kommuner i glesbygd behöver senareläggas. Innebär en sämre framkomlighet för i första hand skogstransporter. |
| Större investeringar i nationell plan, Väginvesteringar | Senareläggning av namngivna vägobjekt | 400 | Detta innebär att namngivna åtgärder i nationell plan senareläggs med 400 mkr/år och de positiva effekterna i transportsystemet senareläggs på motsvarande sätt. Detta kommer att få en dominoeffekt om medel inte kan återställas. |
| Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar | Senareläggning av trimning och effektivisering | 200 | Mindre trimnings och miljöåtgärder är effektiva åtgärder i transportsystemet. Det är dock den typen av åtgärder som inte är låsta i kontrakt etc. och som kan senareläggas. |
| Summa | | 3 009 | |