

Trafikutskottets yttrande 2022/23:TU3y

Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022

Till konstitutionsutskottet

Den 31 maj 2023 beslutade konstitutionsutskottet att ge övriga utskott möjlighet att yttra sig över regeringens skrivelse 2022/23:75 Riksdagens skrivelser till regeringen – åtgärder under 2022 och eventuella följdmotioner i de delar som berör respektive utskotts beredningsområde. Trafikutskottet har vid behandlingen koncentrerat sig på de riksdagsskrivelser som har riktats till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden.

Utskottet anser att regeringens redogörelse i allt väsentligt är korrekt och ger en rättvisande bild av hur regeringen har behandlat de riksdagsskrivelser och tillkännagivanden som framställts med anledning av trafikutskottets betänkanden. Utskottet konstaterar dock att det finns ett stort antal tillkännagivanden som har beretts under lång tid och anser därför att det är angeläget att regeringen agerar skyndsamt för att respektera de majoritetsbeslut som riksdagen fattat.

I yttrandet finns två avvikande meningar (S, V, MP).

Innehållsförteckning

Utskottets överväganden.....3

 Regeringens skrivelse3

 Utskottets ställningstagande6

Avvikande meningar.....8

 1. Behandlingen av tillkännagivandet om Bromma flygplats (S, V,
 MP).....8

 2. Behandlingen av tillkännagivandet om en översyn av väglagen
 (MP)8

Bilaga 1

Regeringens hantering av slutbehandlade tillkännagivanden10

Bilaga 2

Regeringens hantering av tillkännagivanden under fortsatt beredning18

Utskottets överväganden

Regeringens skrivelse

Enligt 9 kap. 8 § riksdagsordningen ska regeringen varje år i en skrivelse till riksdagen redovisa vilka åtgärder den har vidtagits med anledning av de riksdagsskrivelser som har överlämnats till regeringen. I skrivelse 2022/23:75 redovisar regeringen därmed hur den hanterat de riksdagsskrivelser som den mottagit. Regeringens redovisning omfattar huvudsakligen åtgärder under tiden den 1 januari–31 december 2022.

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisar regeringen beslut och beredningsläge för sammanlagt 42 riksdagsskrivelser som framställts med anledning av utskottets betänkanden. Regeringen gör gällande att 19 av dessa riksdagsskrivelser har slutbehandlats under det gångna året, medan 23 är under fortsatt beredning. Detta framgår av Tabell 1.

Tabell 1 Riksdagsskrivelser med anledning av trafikutskottets betänkanden som redovisas i regeringens skrivelse

Riksmöte	Antal skrivelser	Slutbehandlade	Under beredning
2004/05	1	-	1
2005/06	1	-	1
2012/13	1	-	1
2013/14	1	-	1
2014/15	2	1	1
2015/16	1	1	-
2016/17	3	1	2
2017/18	3	-	3
2018/19	5	3	2
2019/20	3	-	3
2020/21	4	1	3
2021/22	14	9	5
2022/23	3	3	-
<i>Antal</i>	<i>42</i>	<i>19</i>	<i>23</i>

Med anledning av de totalt 42 riksdagsskrivelserna redovisar regeringen beredningsläget för sammanlagt 38 tillkännagivanden som riksdagen riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden. Styckena nedan redogör närmare för de tillkännagivanden som regeringen redovisar som slutbehandlade respektive under fortsatt beredning. Därefter följer några rader om de övriga ärendetyper som regeringen bereder med anledning av riksdagsskrivelserna.

Slutbehandlade tillkännagivanden

Inom trafikutskottets beredningsområde redovisar regeringen elva tillkännagivanden som slutbehandlade (i lika många riksdagsskrivelser). Sex av de slutbehandlade tillkännagivandena härrör från äldre riksmöten (t.o.m. 2019/20). Regeringen har tidigare redovisat tillkännagivandena som slutbehandlade i en proposition respektive en skrivelse.

Tabell 2 listar de slutbehandlade tillkännagivandena, medan bilaga 1 innehåller en närmare redogörelse för det arbete som regeringen har utfört med anledning av respektive tillkännagivande.

Tabell 2 Slutbehandlade tillkännagivanden

Riksmöte	Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande	Redovisad slutbehandling
2014/15	2014/15:206	Lastbilars och bussars längd och vikt	Prop. 2022/23:1
2015/16	2015/16:226	Bromma flygplats	Prop. 2022/23:1
2016/17	2016/17:238	Långa lastbilar	Prop. 2022/23:1
2018/19	2018/19:176	Regional samverkan	Skr. 2022/23:261
	2018/19:258	Inlandssjöfart och kustsjöfart	Prop. 2022/23:1
	2018/19:277	Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen	Skr. 2022/23:261
2020/21	2020/21:162	Översyn av väglagen	Skr. 2022/23:261
	2020/21:379	Utbildningsverksamhet	Prop. 2022/23:1
	2020/21:409	Särskilt om anskaffning av isbrytare	Skr. 2022/23:261
2021/22	2021/22:81	Det nationella basutbudet av flygplatser	Prop. 2022/23:1
	2021/22:229	Projektet Stockholm–Oslo	Skr. 2022/23:261
<i>Antal</i>	<i>11</i>	<i>11</i>	

Tillkännagivanden under fortsatt beredning

Regeringen uppger att 27 tillkännagivanden i totalt 22 riksdagsskrivelser inom trafikutskottets beredningsområde är under fortsatt beredning. Av dessa hör 17 till äldre riksmöten (t.o.m. 2019/20). För ett par tillkännagivanden redogör regeringen för ärendets fortsatta beredning samt för när tillkännagivandet beräknas vara slutbehandlat.

Tillkännagivandena finns samlade i Tabell 3. Bilaga 2 innehåller en beskrivning av det arbete som regeringen hittills har utfört med anledning av tillkännagivandena och, i förekommande fall, den fortsatta beredningsprocessen.

Tabell 3 Tillkännagivanden under fortsatt beredning

Riksmöte	Riksdagsskrivelse	Tillkännagivande	Beräknad slutbehandling
2004/05	2004/05:178	Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar	-
2012/13	2012/13:259	Flygtrafikledningstjänst	2024
2013/14	2013/14:372	Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur	-
2014/15	2014/15:144	En strategi för luftfarten	-
2016/17	2016/17:101	Regionala flygplatser	-
	2016/17:185	En strategi för luftfarten	-
2017/18	2017/18:104	En strategi för luftfarten	-
		Regionala flygplatser	-
	2017/18:198	Ett gemensamt europeiskt luftrum	2023
	2017/18:324	Självkörande fordon	-
2018/19	2018/19:165	Fördjupad översyn av förarutbildningen	-
	2018/19:259	Mätarställningen på bilar	-
2019/20	2019/20:74	Instansordning vid överklagan	-
	2019/20:223	Självkörande fordon	-
		Tunga transporter	-
	2019/20:323	Synfälsdefekter och dispens	-
2020/21	2020/21:334	Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats	-
	2020/21:379	Lagens omfattning	-
		Utfärdare av förarbevis	-
	2020/21:409	Utbyggnaden av laddinfrastruktur	-
2021/22	2021/22:152	Miljökontroll i fordonsbesiktningen	-
		Vinterväghållning	-
	2021/22:229	Längre och tyngre tåg	-
	2021/22:280	Elsparkcyklar och hyrcyklar	-
	2021/22:369	Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt	-
	2021/22:451	Tidsgräns och grunder för klampning	-
		Samordning av myndigheternas arbete	-
<i>Antal</i>	22	27	

Övriga ärendetyper

I skrivelsen redovisar regeringen beredningsläget för samtliga riksdags-skrivelser. Detta innebär att regeringens skrivelse också omfattar riksdags-skrivelser utan tillkännagivanden, t.ex. rena lagstiftningsärenden där regeringen utfärdat lagar eller beslut om förordningar till följd av riksdagens beslut. Av de totalt 19 slutbehandlade riksdagsskrivelserna inom trafik-utskottets beredningsområde är tio lagstiftningsärenden.

Riksdagsskrivelse 2022/23:86 om utgiftsområde 22 Kommunikationer är ett exempel på en annan ärendetyp. I skrivelsen har riksdagen godkänt regeringens förslag om anslagen för 2023, varpå regeringen har fattat beslut om regleringsbrev.

Därutöver handlar en av de ännu inte slutbehandlade riksdagsskrivelserna (rskr. 2005/06:308) om att riksdagen godkänt vad regeringen föreslagit i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) om krav på förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar. Detta innebär att regeringen ännu inte utfärdat de lagar som den själv föreslagit och som riksdagen godkänt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tagit del av regeringens redogörelser i skrivelse 2022/23:75 i de delar som berör utskottets beredningsområde. Utskottet noterar att regeringen i årets skrivelse redovisar beredningsläget för totalt 42 riksdagsskrivelser inom utskottets beredningsområde. Skrivelserna innehåller sammanlagt 38 tillkännagivanden som riksdagen riktat till regeringen med anledning av trafikutskottets betänkanden. Utskottet konstaterar att regeringen redovisar 19 skrivelser innehållande 11 tillkännagivanden som slutbehandlade, medan 23 skrivelser med sammanlagt 27 tillkännagivanden är under fortsatt beredning.

Utskottet anser att regeringens redogörelser i allt väsentligt ger en formellt korrekt och rättvisande bild av hur riksdagens skrivelser inom trafikutskottets beredningsområde har behandlats.

Utskottet noterar att regeringen redovisade sex av tillkännagivandena som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1), medan fem tillkännagivanden redovisades som slutbehandlade i skrivelsen om nationell plan (skr. 2021/22:261). Utskottet påminner om att det vid beredningen av både budgetpropositionen och regeringens skrivelse inte hade några invändningar mot regeringens bedömning (se bet. 2022/23:TU1 respektive 2022/23:TU4).

Med anledning av det som anförs i den avvikande meningen om behandlingen av tillkännagivandet om Bromma flygplats (rskr. 2015/16:226) vill utskottet understryka att regeringen enligt tillkännagivandet bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Utskottet delar regeringens bedömning att Bromma har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsregionen som övriga landet och välkomnar således att regeringen nu tydligt deklarerat sin avsikt att följa det majoritetsbeslut som riksdagen fattat om att bevara Bromma flygplats.

Liksom tidigare år konstaterar utskottet att regeringen lämnar utförliga redogörelser för sin behandling av riksdagens tillkännagivanden. Utskottet välkomnar detta. När det gäller tillkännagivanden under fortsatt beredning noterar utskottet att redogörelserna främst innehåller information om vidtagna åtgärder. Enbart i vissa enstaka fall redogör regeringen för den fortsatta beredningen av ett ärende eller när ett tillkännagivande kan tänkas vara slutbehandlat, såsom återges i tabell 3. Utskottet vill, liksom förra året, därför

understryka vikten av att regeringen i möjligaste mån redovisar planerade åtgärder och när ett tillkännagivande kan förväntas vara slutbehandlat.

Utskottet noterar även att 17 av de totalt 28 tillkännagivandena under fortsatt beredning hör till äldre riksmöten (t.o.m. 2019/20). Utskottet konstaterar därmed att det finns ett antal tillkännagivanden som regeringen har berett under lång tid. Utskottet är medvetet om att handläggningstiden kan bero på tillkännagivandets innehåll men anser likväl att regeringen måste hantera tillkännagivanden som en majoritet i riksdagen ställt sig bakom på ett skyndsamt sätt. Att tillkännagivanden inte är slutbehandlade efter flera år bör inte förekomma annat än i undantagsfall.

Stockholm den 25 april 2023

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Jimmy Ståhl (SD), Åsa Karlsson (S), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Linda W Snecker (V), Magnus Oscarsson (KD), Oskar Svärd (M), Daniel Helldén (MP), Johanna Rantsi (M), Jamal El-Haj (S) och Carl Nordblom (M).

Avvikande meningar

1. Behandlingen av tillkännagivandet om Bromma flygplats (S, V, MP)

Gunilla Svantorp (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Linda W Snecker (V), Daniel Helldén (MP) och Jamal El-Haj (S) anför:

Vi anser att skrivelsen i huvudsak beskriver regeringens hantering av riksdagens tillkännagivande på ett tillfredsställande sätt, förutom när det gäller arbetet med anledning av tillkännagivandet om Bromma flygplats (rskr. 2015/16:226). Vi menar att regeringen här inte redogör för väsentliga delar i det gedigna utredningsarbete som utförts angående framtiden för Bromma flygplats, bl.a. av Swedavia AB.

I skrivelsen nämner regeringen att Swedavia under 2020 presenterade en konsekvensanalys om den fortsatta driften av Bromma flygplats. Regeringen nämner däremot inte att Swedavia i analysen bedömer att det under rådande marknadsförutsättningar inte är affärsmässigt motiverat att driva Bromma flygplats vidare. Vi anser att det är anmärkningsvärt att regeringen inte redovisar denna information, samt att regeringen inte beskriver hur den avser att agera med anledning av detta.

Regeringen nämner också i skrivelsen att en utredning presenterades under 2021 om avvecklingen av Bromma flygplats. Inte heller här redovisar regeringen det som utredningen kommit fram till, t.ex. att Arlanda flygplats har kapacitet att ta emot de flyg som i dag trafikerar Bromma, inklusive samhällsviktiga lufttransporter såsom ambulansflyg.

Vi menar således att regeringen i skrivelsen ignorerat väsentliga delar i de underlag som inkommit och därmed varken lämnat en utförlig beskrivning eller en rättvisande bild av hur ärendet Bromma flygplats har beretts. Regeringen borde ta till sig av det gedigna utredningsmaterial som finns tillgängligt och, i linje med det, verka för att verksamheten vid Bromma flygplats avvecklas.

Riksdagens tillkännagivande bör enligt vår mening därför anses som slutbehandlat med hänvisning till att det inte är motiverat att verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats.

2. Behandlingen av tillkännagivandet om en översyn av väglagen (MP)

Daniel Helldén (MP) anför:

Jag anser att regeringens skrivelse inte hanterar tillkännagivandet om en översyn av väglagen (rskr. 2020/21:162) på ett godtagbart sätt. Jag menar att

regeringens förslag vilar på en felaktig bedömning av möjligheten att anlägga cykelvägar runt om i landet.

Tillkännagivandet syftar till att förmå regeringen att återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar, dvs. utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik. Dagens lagstiftning, eller tolkningen av denna, gör att nya vägar för motorfordon har ett förenklat förfarande när det gäller markåtkomst, till skillnad från cykelvägar. Tillkännagivandet syftar till att avlägsna denna uppdelning, vilket kan ske antingen via en ändring i lagen eller via en enklare omtolkning av begreppet ”allmän samfärdsel”.

Regeringen anför att det redan finns redskap för bl.a. kommunerna att få markåtkomst genom detaljplaneringsprocesser, varför den bedömer det som ett onödigt arbete att ge cykelvägar samma planeringsstatus som bilvägar. Som underlag hänvisar regeringen till en promemoria från Trafikverket.

Jag konstaterar att regeringen saknar förståelse för planeringsprocessernas utformning och arbetsbelastningen i Sveriges kommuner samt hur detta hindrar utvecklingen av cykelvägnätet i landet. Hade det varit oviktigt hur lagen är utformad skulle inte vägar för motorfordon, det som kallas allmän samfärdsel, ha en annan status.

Samtidigt är det inte bara kommunerna som påverkas av uppdelningen mellan olika typer av vägar. Även Trafikverkets arbete hämmas när det gäller möjligheten att på ett effektivt sätt bygga fristående cykelvägar vid vägprojekt.

Jag menar därför att det behövs ett omtag från regeringens sida. Regeringen borde ta in kommunernas erfarenheter och bedöma de problem som lagen skapar, även för Trafikverket, vid anläggande av cykelvägar.

I och med detta anser jag att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

BILAGA 1

Regeringens hantering av slutbehandlade tillkännagivanden

Lastbilers och bussars längd och vikt (rskr. 2014/15:206)

Riksdagsskrivelse 2014/15:206 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt behöver utarbeta nödvändiga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet. Tillkännagivandet anger också att det behövs en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter.

Lastbilers bruttovikt

Regeringen beslutade i februari 2017 om propositionen Godstrafikfrågor. I propositionen föreslår regeringen en ny bärighetsklass, BK4, som gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer. Riksdagen har i enlighet med regeringens förslag fattat beslut om att införa en ny bärighetsklass i lagen om vägtrafikdefinitioner.

Efter att regeringen beslutat om ändringar i trafikförordningen och vägmärkesförordningen som trädde i kraft den 1 april 2018 öppnade de första statliga BK4-vägarna för trafik samma år. Trafikverkets ambition är att det statliga vägnätet som har bärighetsklass BK4 ska utvecklas från nuvarande ca 20 procent till uppemot 40 procent i slutet av 2025. Regeringen framhåller vidare att finansiering genom den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 gör det möjligt att öppna 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna för BK4 fram till 2029.

Längre fordonsekipage

I november 2017 beslutade regeringen om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna trädde i kraft i februari 2018, och regeringen menar att de ger bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Regeringen gav även den 30 augusti 2018 i uppdrag åt Trafikverket att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet, vilket Trafikverket redovisade den 29 mars 2019. Redovisningen remitterades därefter.

Den 25 augusti 2022 beslutade regeringen om ändringar i dels trafikförordningen, dels förordningen om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter. Syftet var att möjliggöra för fordonsekipage på upp till 34,5 meter att köra på det vägnät som Trafikverket har pekat ut (ungefär 450 mil väg som kan öppnas för dessa fordon fram till 2025). Förordningsändringarna träder i kraft den 31 augusti 2023.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Bromma flygplats (rskr. 2015/16:226)

Riksdagsskrivelse 2015/16:226 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats.

Regeringen påminner inledningsvis om att den tidigare regeringen i december 2015 beslutade att uppdraget för den statliga samordnaren för Bromma flygplats skulle begränsas till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Övriga delar av uppdraget upphörde därmed. Den statliga samordnaren redovisade i april 2016 rapporten Mer flyg och bostäder, som remissbehandlades. Regeringen beslutade även i januari 2017 om en nationell flygstrategi.

I maj 2017 beslutade regeringen att inrätta Arlandarådet, ett rådgivande organ för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag och den offentliga sektorn, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Syftet med Arlandarådet var att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, lufrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken, men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådets arbete avslutades den 31 mars 2019.

I september 2020 redovisade Swedavia AB en konsekvensanalys om den fortsatta driften av Bromma flygplats. Konsekvensanalysen har remissbehandlats.

Den 27 april 2021 gav Regeringskansliet en utredare i uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Utredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet. Promemorian har remissbehandlats.

Regeringen påminner avslutningsvis om att den i budgetpropositionen för 2023 konstaterade att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsregionen som övriga landet, vilket betyder att flygplatsen är viktig för t.ex. näringslivet och företagandet. Regeringen anför därför att Bromma flygplats ska bevaras. Regeringen noterar slutligen att Swedavia AB ansvarar för drift och utveckling av Bromma flygplats.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Långa lastbilar (rskr. 2016/17:238)

Riksdagsskrivelse 2016/17:238 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet.

Ovanstående skrivningar om tillkännagivandet om lastbilars längd och vikt (rskr. 2014/15:206) innehåller en närmare redogörelse för regeringens arbete med tillkännagivandet.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Regional samverkan (rskr. 2018/19:176)

Riksdagsskrivelse 2018/19:176 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör verka för ökad samverkan vid lokala, regionala och statliga infrastrukturinvesteringar.

Den nationella planen för 2022–2033

Den 25 juni 2020 gav regeringen Trafikverket m.fl. i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför arbetet med den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I uppdraget betonar regeringen att den nationella infrastrukturplaneringen behöver samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen i stort samt att nära kopplingar finns till annan infrastrukturplanering som större hamnar och flygplatser, stadsutveckling och bostadsplanering. Trafikverket skulle därför beskriva hur samordning med annan fysisk planering på lokal och regional nivå kommer att hanteras i den fortsatta planeringen.

Den 7 juni 2022 fastställde regeringen den nationella planen. I beslutet anger regeringen att Trafikverket ska samverka med kommuner och regioner och även medverka i genomförandet av det regionala utvecklingsarbetet, inom ramen för utvecklingen av såväl de nya stambanorna som andra objekt, genom väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande.

Regeringens propositioner

Regeringen påminner om att propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan innehåller en redogörelse för regeringens bedömning om att samordningen i den fysiska planeringen mellan lokal, regional och nationell nivå bör förbättras. Regeringen anför i propositionen att en förutsättning för detta är att det finns en samsyn mellan de olika nivåerna om de övergripande målsättningarna med planeringen samt att roller och ansvar är väl definierade.

I propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) gjorde regeringen förtydliganden om regional samverkan och slog bl.a. fast att Trafikverket ska samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Vidare konstaterade regeringen att ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Regeringen anförde också att Trafikverket i samhällsplaneringen ska säkra att den statliga transportinfrastrukturen utformas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag.

Övriga åtgärder

Regeringen framhåller att Boverket under 2020, på regeringens uppdrag, publicerade en ny nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter som är riktad till kommuner, länsstyrelser samt regionala organ. Vägledningen tar sikte på att underlätta den lokala och regionala infrastrukturplaneringen. Regeringen gav även den 29 april 2021 Statskontoret i uppdrag att utvärdera förhandlingsuppdrag som metod för att lösa stora samhällsutmaningar som kräver att statlig transportinfrastrukturplanering samordnas med lokal och regional samhällsplanering. Statskontoret redovisade uppdraget den 29 juni 2022.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Inlandssjöfart och kustsjöfart (rskr. 2018/19:258)

Riksdagsskrivelse 2018/19:258 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör fortsätta att prioritera arbetet med att främja vattenvägarna och underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter.

Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart

Under 2019 utsåg regeringen en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Regeringen tog även emot Trafikverkets rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart - 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart. Femton av åtgärderna rör inlandssjöfart. Regeringen meddelar att den övergripande statusen för handlingsplanen är att 35 åtgärder är klara och att övriga åtgärder pågår enligt plan.

Inom ramen för samordnarens arbete lyfter regeringen dels att Trafikverket 2019 presenterade uppdraget Analys av torrhamnar och avlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, dels att Trafikverket i september 2021 redovisade rapporten Tilläggsuppdrag hamnar. Fokus i den senare rapporten är hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten.

Via samordnaren fick Trafikverket i januari 2022 i uppdrag att bl.a. föra en dialog med Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd en likvärdig tillämpning av hamn- och farledsavgifterna när det gäller miljö- och klimatstyrningsincitamenten. Den 30 mars 2022 presenterade Trafikverket även sin årliga redovisning av regeringsuppdraget om att inrätta en nationell samordnare. Den nationella samordnarens uppdrag löper t.o.m. 2024.

Ekobonusen

Regeringen påminner om att den inrättat en s.k. ekobonus som syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter. I budgetpropositionen för 2021 föreslog regeringen en förlängning av möjligheten att ansöka om ekobonus

t.o.m. 2022, och riksdagen avsatte för detta ändamål 50 miljoner kronor per år för perioden 2020–2022.

I budgetpropositionen för 2022 föreslog regeringen en förlängd och breddad ekobonus om totalt 300 miljoner kronor under perioden 2022–2024. Syftet var att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Den breddade ekobonusen måste godkännas av Europeiska kommissionen innan den kan införas. Regeringen framhåller även att den föreslog att anslaget om klimatpremier inom utgiftsområde 20 skulle öka med 100 miljoner kronor 2022. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget.

Övriga åtgärder

Regeringen påminner om att Transportstyrelsen tidigare pekat ut ett antal inre vattenvägar i Sverige och informerat EU-kommissionen om dessa. EU-kommissionen antog en delegerad akt i april 2021 med reviderade bilagor till direktiv (EU) 2016/1629 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, där de nya utpekade inre vattenvägarna återfinns. Detta innebär att fartyg som är certifierade nu har fler inre vattenvägar i Sverige att segla på.

Slutligen framhåller regeringen att Trafikverket under 2021 publicerade ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige och omfattar 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. Kartverktyget är ett resultat av regeringens uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Riksrevisionens rapport om fyrstegsprincipen (rskr. 2018/19:277)

Riksdagsskrivelse 2018/19:277 innehåller ett tillkännagivande om tillämpningen av fyrstegsprincipen.

Regeringens propositioner

Regeringen pekar inledningsvis på att den i propositionen En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan aviserat att den i större utsträckning avser att prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Detta upprepade regeringen även i uppdraget till Trafikverket att ta fram det inriktningsunderlag som utgjort underlag för propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. I propositionen anger regeringen att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och att den är en viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning.

Trafikverkets arbete med fyrstegsprincipen

Regeringen konstaterar att Trafikverket har genomfört ett omfattande utvecklingsarbete när det gäller arbetssätt och systemstöd kring trafikslags-övergripande åtgärdsvalsstudier i enlighet med fyrstegsprincipen, i linje med Riksrevisionens rekommendationer i granskningsrapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? Regeringen meddelar att den har följt Trafikverkets arbete på detta område.

Regeringen gav den 23 juni 2021 Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för 2022–2033. Av Trafikverkets förslag framgår att fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Principen är även inbyggd i den metodik som Trafikverket tillämpar för de förberedande studier som ligger till grund för föreslagna investeringar.

Den 7 juni 2022 fastställde regeringen den nationella planen. I beslutet konstaterar regeringen återigen att fyrstegsprincipen är vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder och en viktig utgångspunkt för de ekonomiska ramarna och deras fördelning. Vidare anger regeringen att Trafikverket ska fortsätta att verka för fyrstegsprincipens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och, i vissa län, regional nivå.

Regeringen har också i Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2022 gett Trafikverket i uppdrag att redovisa vilka steg 1- och steg 2-åtgärder som kan finansieras med medel från den nationella planen respektive länsplanerna för regional transportinfrastruktur och vilka som inte kan finansieras på detta sätt och skälen till detta. Trafikverket redovisade uppdraget den 19 december 2022.

Slutligen påminner regeringen om att Trafikverket har ansvar för att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet. Trafikanalys ska kontinuerligt följa Trafikverkets arbete. Regeringen meddelar att den löpande tar del av Trafikanalys redovisning och har inte sett behov av att återkomma med kompletterande regeringsuppdrag inom området.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Översyn av väglagen (rskr. 2020/21:162)

Riksdagsskrivelse 2020/21:162 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt att anlägga friliggande cykelvägar utan krav på direkt anslutning till vägar avsedda för motortrafik.

Regeringen återger att den i maj 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner. Uppdraget redovisades den 11 januari 2021 i rapporten Utgör markåtkomst ett hinder för tillkomsten av cykelvägar? Trafikverkets samlade bedömning i rapporten var

att aktörer ofta upplever att framkomligheten i cykelprojekten hindras av svårigheter att få åtkomst till mark. I de flesta fall kunde dock frågan ha lösts genom att kommunen tagit fram en detaljplan i enlighet med plan- och bygglagen, då det i många fall inte är en brist som ålegat Trafikverket att lösa. Rapporten visar även att det är mycket få fall där det på grund av väglagens regler inte varit möjligt att anlägga en cykelväg. Rapporten visar tvärtom att det, i de fall som åtgärden inte har vidtagits, till en övervägande del går att relatera till bristande finansiering eller prioritering.

Regeringens bedömer därför att det redan i dag finns verktyg för att anlägga friliggande cykelvägar utan direkt anknytning till vägar avsedda för motortrafik. Kommuner ansvarar för planering, byggande och drift av det kommunala gatunätet och det allmänna vägnätet inom kommunala väghållningsområden. I övrigt visar Trafikverkets rapport att det i övervägande fall är bristande finansiering och prioriteringar som gjort att projekt inte har förverkligats.

Regeringen påminner i sammanhanget om att den i den nationella planen för perioden 2022–2033 har beslutat om utökade satsningar på cykelåtgärder och gett Trafikverket i uppdrag att fördela upp till 2,7 miljarder kronor av medlen för trimningsåtgärder till en särskild pott för cykelåtgärder längs stamvägnätet. Av dessa medel ska Trafikverket fördela upp till 1 miljard kronor under perioden 2022–2027 till samfinansiering av länsplanernas cykelåtgärder med upp till 50 procent. Genom de förbättrade möjligheterna till finansiering av cykelinfrastruktur får regionerna enligt regeringen bättre förutsättningar att prioritera och finansiera cykelvägar på det sätt som efterfrågas.

Mot bakgrund av ovanstående avser regeringen inte att återkomma med något förslag om lagändringar. Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Utbildningsverksamhet (rskr. 2020/21:379)

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 innehåller tre tillkännagivanden som relaterar till förarbevis för vattenskoter. Ett av dessa handlar om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis.

Regeringen påminner inledningsvis om att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022. Enligt lagen finns det inget som hindrar båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer att utbilda och att examinera för förarbevis för vattenskoter.

Den 31 mars 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att senast den 29 april 2022 informera båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer om lagens innebörd. Transportstyrelsen höll den 27 april 2022 ett informationsmöte med de berörda.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Särskilt om anskaffning av isbrytare (rskr. 2020/21:409)

Riksdagsskrivelse 2020/21:409 innehåller ett tillkännagivande om att nya isbrytare bör finansieras inom den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen.

Regeringen framhåller att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 fastställdes den 7 juni 2022. I beslutet ingår medel för investering i nya isbrytare.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Det nationella basutbudet av flygplatser (rskr. 2021/22:81)

Riksdagsskrivelse 2021/22:81 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör hämta in riksdagens godkännande innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser.

Regeringen påminner om att den i budgetpropositionen för 2023 anförde att Bromma flygplats ska bevaras. Regeringen konstaterar därför i propositionen att tillkännagivandet inte i nuläget medför något behov av ytterligare åtgärder från regeringens sida.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Projektet Stockholm–Oslo (rskr. 2021/22:229)

Riksdagsskrivelse 2021/22:229 innehåller ett tillkännagivande om att utreda möjligheterna att etappvis utveckla stråket Stockholm–Oslo samt ge förslag på hur åtgärderna kan finansieras.

Regeringen uppger att den i juni 2022 gav Trafikverket i uppdrag att tillsammans med norska Jernbanedirektoratet utreda förutsättningarna för att etappvis utveckla stråket Stockholm–Oslo. Utredningen ska också ge förslag på hur åtgärderna kan finansieras. Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet den 1 oktober 2022.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet är slutbehandlat.

BILAGA 2

Regeringens hantering av tillkännagivanden under fortsatt beredning

Kompetensbevis och hastighetsbegränsning avseende fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178)

Riksdagsskrivelse 2004/05:178 innehåller trafikutskottets äldsta tillkännagivande som regeringen fortfarande bereder. I tillkännagivandet framför riksdagen att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för obligatorisk utbildning och förarbevis för att få framföra vissa fritidsbåtar.

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan om kompetensbevis och hastighetsbegränsningar för fritidsbåtar behandlades i propositionen Moderna transporter. Regeringen utarbetade och remitterade även under 2008 en departementspromemoria om behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritids-skepp

Under 2013 redovisade Havs- och vattenmyndigheten ett regeringsuppdrag om att kartlägga olägenheter från vattenskotrar och andra mindre motordrivna farkoster. Myndigheten skulle även analysera behoven av en särskild reglering för sådana farkoster. Under 2016 respektive 2018 remitterade regeringen dels en promemoria med förslag om obligatoriskt förarbevis för att få framföra vattenskoter, dels en promemoria med förslag om åldersgräns för att få framföra vattenskoter. I april 2019 beslutade regeringen om en ändring i förordningen om användning av vattenskoter som innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har fyllt 15 år.

I april 2021 beslutade regeringen om propositionen Förarbevis för vattenskoter, vilken riksdagen antog i juni 2021. Lagen trädde i kraft den 1 maj 2022 och innebär att en vattenskoter får framföras endast av den som har ett förarbevis samt att förarbevis får utfärdas till den som har fyllt 15 år och har genomgått föreskriven utbildning med godkänt resultat.

Regeringen uppger att den avser att fortsätta analysera frågan om förarbevis för andra typer av fritidsbåtar, då flera remissinstanser som svarade på remissen om förarbevis för vattenskoter förordar detta.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Flygtrafikledningstjänst (rskr. 2012/13:259)

Riksdagsskrivelse 2012/13:259 innehåller ett tillkännagivande om att den lokala flygtrafikledningen även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden.

Regeringen hänvisar inledningsvis till riksdagens beslut i juni 2014 om ändring i luftfartslagen som innebär att flygtrafikledningstjänsten vid de

flygplatser som ägs eller drivs av staten återreglerades. I betänkandet som låg till grund för riksdagsskrivelsen angav riksdagen att regeringen förväntades åtgärda tillkännagivandet genom en ändring i luftfartsförordningen. Regeringen uppger att det som kvarstår är ändringar i luftfartsförordningen för att hantera s.k. samfällda terminalområden.

I januari 2014 remitterade regeringen dels ett förslag till ändring i luftfartsförordningen, dels ett utkast till lagrådsremiss med ändringar i luftfartslagen. Förslaget till förordningsändringar fick en del kritik av remissinstanserna och regeringen bedömde därför att det inte var möjligt att besluta om förordningsändringarna i samband med ändringen i luftfartslagen.

Regeringen pekar på att Luftfartsverket under våren 2019 inledde en förstudie för ny utformning av luftrummet, benämnt Luftrum 2040. Mot bakgrund av att förslagen i Luftfartsverkets rapport skulle kunna ha en inverkan valde regeringen att invänta rapporteringen av förstudien innan något arbete med förordningsändringar fortsatte. Regeringen framhåller att inriktningen för regeringen fortfarande är att ta fram ett förslag till ändring av förordningen, men konstaterar i sammanhanget att ett nytt förslag kommer att behöva remitteras.

Regeringen uppger vidare att Transportstyrelsen har följt upp ett tidigare beslut om tilldelning av luftrum i flygplatsers närhet och att det då framkommit att det finns behov av att tydliggöra vad som ska gälla för de flygplatser som har s.k. samfällda terminalområden. Mot den bakgrunden anser regeringen att det finns förutsättningar för att bereda ett ställningstagande till hur denna fråga ska hanteras i förhållande till konkurrensutsättningen, men att ytterligare underlag från myndigheten kan behövas.

Regeringen anför slutligen att Regeringskansliet under 2022 på nytt analyserade tillkännagivandet och inhämtade kompletterande underlag från Transportstyrelsen. Analysen visar på oklarheter dels i vilka krav som egentligen följer av tillkännagivandet, dels hur eventuella ändringar ska utformas och på vilken nivå samfällda terminalområden bör regleras. Inriktningen från regeringens sida är att återkomma med en redovisning i budgetpropositionen för 2024.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur (rskr. 2013/14:372)

Riksdagsskrivelse 2013/14:372 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att verket självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete samt se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägar i takt med att underhållskontrakten löper ut.

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan om underhåll av järnvägens infrastruktur behandlades i utredningen om järnvägens organisation genom delbetänkandet från 2015, Koll på anläggningen. I maj

2016 gav regeringen därefter Trafikverket i uppdrag att genomföra en fördjupad utredning av järnvägsunderhållets organisering och presentera möjliga åtgärder för järnvägsunderhåll i egen regi. Trafikverket redovisade uppdraget i en slutrapport i februari 2017. Rapporten innehåller förslag på möjliga åtgärder för att driva och underhålla det statliga järnvägsnätet i egen regi samt förslag på vilken maskinell underhållsutrustning som bör ägas och förvaltas av Trafikverket.

Regeringen gav i januari 2017 Trafikverket i uppdrag att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning av järnvägsunderhåll. I slutrapporten från 2018 konstaterar Trafikverket att man har uppfyllt uppdraget om att i egen regi genomföra leveransuppföljningar. När det gäller manuella underhållsbesiktningar konstaterade Trafikverket att rekryteringsinsatser fortgick. Trafikverket bedömde även att den manuella underhållsbesiktningen i dess nuvarande form fortsättningsvis skulle utföras av entreprenörer under en övergångsperiod.

Den 21 mars 2018 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda hur ett överförande av verksamhet som avsåg järnvägsunderhåll (i form av basunderhåll) från Infranord AB till Trafikverket skulle kunna genomföras. Regeringen beslutade 2018 och 2019 om två tilläggsdirektiv till utredaren för att även analysera behovet av långsiktiga marknadsförutsättningar för basunderhåll samt föreslå förändringar i syfte att främja konkurrens och aktörers vilja att etablera sig på marknaden. Utredaren redovisade uppdraget i mars 2020 i betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll.

Slutligen uppger regeringen att den i december 2021 gav Trafikverket i uppdrag att redovisa dels vilka kostnader som bedöms uppstå till följd av ett eventuellt genomförande av visst underhåll i egen regi, dels vilka konsekvenser detta bedöms medföra för övrig verksamhet. Trafikverket redovisade uppdraget den 20 april 2022. Regeringen framför att den nu bereder hur redovisningen ska hanteras.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

En strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144)

Riksdagsskrivelse 2014/15:144 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör ta fram en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget inom en snar framtid.

Ärendets utveckling t.o.m. 2017

Regeringen påminner om att den i januari 2017 antog en svensk flygstrategi och därmed, i skrivelse 2016/17:75, bedömde att tillkännagivandet var slutbehandlat. Trafikutskottet menade dock att regeringens bedömning var otillfredsställande och riksdagen riktade sedermera ett nytt tillkännagivande

till regeringen om att regeringen snarast borde utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (rskr. 2016/17:185).

Regeringen lämnade i budgetpropositionen för 2018 en närmare redogörelse för flygstrategin och anförde att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. Trafikutskottet motsatte sig regeringens bedömning under budgetberedningen, varpå riksdagen beslutade om ännu ett nytt likalydande tillkännagivande (rskr. 2017/18:104).

Åtgärder under 2018

Regeringen uppger att infrastrukturministern i mars 2018 höll ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med i framtagandet av regeringens flygstrategi. Regeringen tillsatte under 2018 också en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget. Vidare påbörjades den flygplatsöversyn som regeringen aviserat i flygstrategin.

I maj 2018 gav regeringen Luftfartsverket i uppdrag att genomföra en fördjupad studie om utformning av det svenska luftrummet, benämnt Luftrum 2040. Luftfartsverket redovisade i maj 2019 uppdraget i rapporten Fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet. I maj 2018 gav regeringen även i uppdrag åt Statens energimyndighet att främja hållbara biobränslen för flyg. Där ingick också ett uppdrag om att myndigheten ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att internationell bunkring vid svenska flygplatser i möjligaste mån sker med dessa. Därtill gav regeringen i juni 2018 Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram underlag om obemannade luftfartyg, s.k. drönare, vilket redovisades i juni 2019.

Åtgärder under 2019

Regeringen uppger att den under 2019 fortsatte att bedriva arbetet med luftfartspolitikerna inom ramen för de fokusområden och prioriteringar som beslutades i flygstrategin 2017. Regeringen framhåller bl.a. att Arlandarådets arbete avslutades den 31 mars 2019.¹ Generalförsamlingen för den Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) ägde rum under hösten 2019, under vilken Sverige var mycket aktivt i både förberedelserna och EU-koordineringen och agerade i enlighet med flygstrategins prioriteringar.

Regeringen framhåller att internationella förhandlingar ägde rum i syfte att liberalisera Sveriges bilaterala luftfartsavtal med tredjeländer. Exempelvis har ändringar i luftfartsavtalet med Japan nu möjliggjort tillträde för skandinaviska flygbolag till den japanska flygplatsen Haneda.

¹ Se ovanstående skrivningar om tillkännagivandet om Bromma flygplats (rskr. 2015/16:226) för en närmare redogörelse av Arlandarådet.

Åtgärder under 2020

Under 2020 påverkades luftfarten av covid-19-pandemin. Regeringen uppger att man vidtog en rad stödåtgärder för flygbranschen, såsom statliga kreditgarantier under 2020 för svenska flygföretag, kapitaltillskott till SAS AB och Swedavia AB, tillskott till Luftfartsverket, extra driftsbidrag till icke-statliga flygplatser under 2020 samt införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa regionala flygplatser. Riksdagen avsatte efter förslag från regeringen även 75 miljoner kronor för att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin.

Regeringen informerar vidare om att man mottog redovisningar av tre olika regeringsuppdrag inom luftfartsområdet:

- Transportstyrelsen redovisade uppdraget om miljöstyrande start- och landningsavgifter.
- Trafikanalys redovisade uppdraget att samordna ett myndighetsgemensamt arbete med Statens energimyndighet, Konsumentverket, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen om obligatoriska klimatdeklarationer i samband med marknadsföring och försäljning av långväga resor med buss, tåg, flyg eller färja.
- Trafikanalys redovisade ett kunskapsunderlag om eldrivna flygplan.

När det gäller arbetet på EU-nivå under 2020 framhåller regeringen att olika åtgärder vidtogs för att förhindra att flygbolagen skulle förlora oanvända start- och landningstider, bl.a. genom tillfälliga ändringar i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser. Utöver detta präglades EU-arbetet av förhandlingar om den fortsatta relationen mellan Storbritannien och EU samt ett uppdaterat förslag till det gemensamma europeiska luftrummet (SES2+) som kommissionen presenterade i september 2020.

Åtgärder under 2021

Under 2021 såg regeringen ett behov av att komplettera det nationella nätet av beredskapsflygplatser med ytterligare ett antal temporära beredskapsflygplatser för att tillgodose behovet av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg. Uppdraget har förlängts flera gånger, slutligen t.o.m. den 31 december 2021. I december 2021 gav regeringen även Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2022.

För att tillgodose behovet av samhällsviktigt flyg beslutade regeringen om att förlänga uppdraget om införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa regionala flygplatser. Regeringen gav därför i uppdrag till Trafikverket att upphandla flygtrafik på dessa linjer

t.o.m. den 30 juni 2021. Regeringen beslutade därefter i juni 2021 att förlänga uppdraget ytterligare t.o.m. den 31 december 2021.

Efter förslag från regeringen fattade riksdagen under 2021 beslut dels om kreditgarantier eller en låneram till SAS-koncernen, dels om att stöd genom statlig medfinansiering tillfälligt bör lämnas till verksamheten för samordning av ankomst- och avgångstider (slots) för flygplatser i Sverige till följd av pandemin. Därtill framhåller regeringen att den i juni 2021 beslutade om ändring av förordningen om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan.

Under hösten 2021 remitterade regeringen en promemoria med förslag till en ny lag och en ny förordning om klimatdeklarationer för resor, bl.a. flygresor. I regleringsbrevet för budgetåret 2021 gav regeringen även Statens energimyndighet i uppdrag att förlänga satsningen på att främja hållbara biobränslen för flyg. Uppdraget vidgades till att också omfatta satsningar på forskning och utveckling av dels elflyg, dels vätgasdrift, inklusive tanknings- och laddinfrastruktur.

När det gäller arbetet på EU-nivå lyfter regeringen fram att kommissionen i juli 2021 presenterade ett förslag till ny förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart. Förslaget, som är en del i det s.k. Fit for 55-paketet, innebär att krav ställs på inblandning av hållbara flygbränslen i fossilt jetbränsle. Vidare fortsatte arbetet med det gemensamma europeiska luft- rummet.

Under 2021 ingick Sverige i ett samförståndsavtal med Förenade konungariket om ytterligare trafikrättigheter för frakt. Avtalet innebär att lufttransportföretag från Förenade konungariket får rätt att landa i Sverige för att utföra reguljära och icke reguljära lufttransporttjänster med gods mellan punkter i Sverige och punkter utanför EU som en del i en transport som börjar eller slutar i Förenade konungariket, utan begränsning när det gäller rutt, kapacitet eller frekvens. Motsvarande rättighet ges till EU-lufttrafikföretag i förhållande till Förenade konungariket.

Åtgärder under 2022 och början av 2023

Regeringen påminner om att luftfarten under inledningen av 2022 fortsatte att präglas av minskad efterfrågan på flygresor till följd av pandemin. Under året påverkades luftfarten också av kriget i Ukraina, inte minst i form av stängda luftrum och höjda bränslepriser. Efter regeringens förslag inrättades ett tillfälligt driftstöd om 100 miljoner kronor under 2022 till regionala flygplatser.

I maj 2022 gav regeringen en utredare i uppdrag att ta fram en plan för Arlanda flygplats. Denne presenterade i juni 2022 rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden. Rapporten remissbehandlades t.o.m. den 31 oktober 2022. Den 30 maj 2022 fick en utredare även i uppdrag att utreda och ta fram ett förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Utredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för

det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap. Promemorian har remitterats och remisstiden går ut den 23 maj 2023.

I december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2023. Regeringen poängterar även att den i budgetpropositionen för 2023 konstaterade att Bromma flygplats ska bevaras.

På EU-nivå framhåller regeringen de fortsatta förhandlingar om Fit for 55-paketet, där en preliminär överenskommelse nåddes i december mellan rådet och Europaparlamentet i flygdelarna av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Förhandlingar om RefuelEU Aviation (hållbara flygbränslen) pågick också under 2022. Även förslaget om det gemensamma europeiska luftrummet har fortsatt förhandlas. Vidare beslutade rådet och Europaparlamentet om ett förslag om tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser på grund av en epidemiologisk situation eller militär aggression.

Bland övrigt internationellt arbete noterar regeringen avslutningsvis arbetet inom Icao. Som en förberedelse inför generalförsamlingens möte under hösten 2022 anordnades i juli ett högnivåmöte för att främja en global överenskommelse om ett långsiktigt mål för den globala luftfartens koldioxidutsläpp. Vid Icaos generalförsamling antogs sedan detta mål, då medlemsländerna bl.a. beslutade att kollektivt verka för att den internationella luftfartens utsläpp av koldioxid ska vara nettonoll 2050.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Regionala flygplatser (rskr. 2016/17:101)

Riksdagsskrivelse 2016/17:101 innehåller ett tillkännagivande där regeringen uppmanas att värna de regionala flygplatserna i sin aviserade flygstrategi.

Åtgärder t.o.m. 2020

Regeringen påminner inledningsvis om att den i januari 2017 beslutade om en nationell flygstrategi som underströk betydelsen av de regionala icke-statliga flygplatserna i transportsystemet för att uppnå en god tillgänglighet i hela landet. I budgetpropositionen för 2018 angav regeringen att tillkännagivandet i och med detta var slutbehandlat. Trafikutskottet motsatte sig regeringens bedömning, varpå riksdagen i riksdagsskrivelse 2017/18:104 återigen riktade ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flygstrategi som värnar de regionala flygplatserna.

Regeringen uppmärksammar att EU-kommissionen i maj 2017 antog omarbetade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige har lämnat till kommissionen och innebär bl.a. att drifts- stöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen.

Regeringskansliets interna arbete med en översyn av de svenska icke-statliga flygplatserna påbörjades 2018 i enlighet med den nationella flygstrategin. Under 2020 gavs arbetet tillfälligt lägre prioritet på grund av

behovet av akuta åtgärder för flygplatserna till följd av den pågående pandemin. Med anledning av pandemin inrättade regeringen tillfälliga driftsstöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser under 2020.

Åtgärder fr.o.m. 2021

Regeringen menar att pandemin visat på ett behov av tillgänglighet för samhällsviktiga luftfartstransporter för hälso- och sjukvård. Regeringen har därför gett i uppdrag åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser under både 2021, 2022 och 2023. Dessutom inrättade regeringen ytterligare ett stöd om 100 miljoner kronor till regionala flygplatser under 2022.

I maj 2022 gav regeringen en utredare i uppdrag att ta fram ett förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Utredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, som nu har remitterats.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

En strategi för luftfarten (rskr. 2016/17:185)

Riksdagsskrivelse 2016/17:185 innehåller ett tillkännagivande om att en luftstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid.

Ovanstående redovisning av tillkännagivandet om en strategi för luftfarten (rskr. 2014/15:144) innehåller en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandet.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

En strategi för luftfarten och regionala flygplatser (rskr. 2017/18:104)

Riksdagsskrivelse 2017/18:104 innehåller två tillkännagivanden, dels om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid, dels om regionala flygplatser och behovet av en nationell flygstrategi.

Ovanstående redovisning av tillkännagivandena om en strategi för luftfarten respektive regionala flygplatser (rskr. 2014/15:144 och 2016/17:101) innehåller en närmare redogörelse av regeringens arbete med tillkännagivandena.

Regeringen konstaterar att tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

Ett gemensamt europeiskt luftrum (rskr. 2017/18:198)

Riksdagsskrivelse 2017/18:198 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör prioritera arbetet med EU-initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum (Single European Sky, SES) för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet.

Övergripande om regeringens inriktning

Regeringen påminner om att regeringens flygstrategi från 2017 anger att Sverige ska fortsätta att vara ledande i utvecklingen av effektiviseringen av lufterummet i samverkan med andra länder. Enligt regeringen är ett fullt genomförande av SES en viktig åtgärd för att förbättra kapaciteten och effektiviteten i flygtrafiktjänsten, liksom för att möjliggöra kortare och mer energieffektiva rutter.

Regeringen konstaterar att Sverige i jämförelse med andra EU-medlemsstater i hög grad uppnår målen på EU-nivå. I sammanhanget uppger regeringen att Sverige tillsammans med Danmark har inrättat ett geografiskt funktionellt lufterumsblock, vilket erbjuder integrerade och operationella undervägstjänster till lufterumsanvändarna, som ett led i att uppfylla de europeiska målen. Inom det svensk-danska gemensamma lufterummet, och tillsammans med Estland, Finland, Lettland och Norge, erbjuds fri ruttplanering för att möjliggöra kortast möjliga flygväg mellan två orter.

Åtgärder med anledning av EU-kommissionens beslut

Regeringen framhåller att EU-kommissionen i mars 2019, inför den tredje referensperioden för prestationer och avgiftssättning 2020–2024, fattade beslut om genomföranderegler och att Sverige i oktober samma år lämnade sitt förslag till kommissionen om nationell prestationsplan. På grund av pandemin fastställdes aldrig prestationsplanen. Kommissionen beslutade i stället i oktober 2020 att särskilda regler skulle gälla för prestationssystemen under 2020 och 2021.

Medlemsstaterna presenterade i november 2021 sina reviderade förslag till prestationsplaner utifrån de särskilda reglerna. Kommissionen fattade i april 2022 beslut om dessa och godkände då inte ett antal medlemsstaters planer, däribland Sveriges. Regeringen höll flera klarläggande samtal med kommissionen inför en revidering av Sveriges plan samt genomförde samråd med intressenterna inom flygtrafikledning om en reviderad plan i juni 2022.

Regeringen lämnade ett förslag till reviderad plan till kommissionen för godkännande i juli 2022. I december 2022 godkände kommissionen den reviderade prestationsplanen. Regeringen avser att under 2023 slutredovisa tillkännagivandet.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Självkörande fordon (rskr. 2017/18:324)

Riksdagsskrivelse 2017/18:324 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör utarbeta en strategi för självkörande fordon.

Regeringen påminner inledningsvis om att den redan 2015 gav en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka regeländringar som behövs för en introduktion av förarstödjande teknik och helt eller delvis självkörande fordon på väg. Utredaren överlämnade i mars 2018 slutbetänkandet Vägen till

självkörande fordon – introduktion. Regeringen framhåller även att det pågår intensiva internationella processer inom både UNECE och EU om strategiska överväganden för införandet av automatiserad körning. I sammanhanget lyfter regeringen att EU-kommissionen har antagit dels en strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet, dels en gemensam strategi för smart och hållbar mobilitet.

I augusti 2018 inrättade regeringen en kommitté för samordnad och accelererad policyutveckling kopplad till den s.k. fjärde industriella revolutionens teknologier. Arbetet inbegriper automatiseringen inom hela transportområdet, inklusive automatiserad körning på väg. I juni 2020 gav regeringen även en utredare i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor, dels om ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels om främjandet av ökad användning av geostaket. Utredaren redovisade uppdraget i promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, vilken senare har remissbehandlats.

Regeringen framhåller slutligen att EU-kommissionen i december 2021 lade fram sitt förslag till nytt direktiv om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet (ITS-direktivet). Direktivet utgör en rättslig grund för framtagandet av gemensamma system och standarder för uppkopplade och automatiserade fordon. Den 2 juni 2022 antog rådet en allmän inriktning om förslaget som nu förhandlas mellan rådet, Europaparlamentet och EU-kommissionen.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Fördjupad översyn av förarutbildningen (rskr. 2018/19:165)

Riksdagsskrivelse 2018/19:165 innehåller ett tillkännagivande om dels behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över.

Åtgärder t.o.m. 2020

Regeringen påminner om att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och i januari 2019 överlämnade en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Statens väg- och transportforskningsinstitut utvärderade även under 2018 begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Slutsatsen var att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt, eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd.

I september 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, där det ingick att överväga ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som

en person kan ha samt införande av en begränsning att endast Trafikverkets eller en godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov. Uppdraget redovisades i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet.

Åtgärder fr.o.m. 2021

Regeringen beslutade i juli 2021 en ändring i körkortsförordningen som innebär att vid körprov för körkortsbehörighet B får endast fordon användas som ägs eller innehas av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola. Samtidigt beslutade regeringen att göra en ändring i vägtrafikdataförordningen som innebär ett krav på registrering av den elev som ett handledarskap avser. Detta har gjort det möjligt för Transportstyrelsen att begränsa antalet elever som en handledare kan ha till fem stycken. Förordningsändringarna trädde i kraft den 1 december 2021.

Den 21 juni 2022 antog riksdagen de lagändringar som regeringen föreslog i propositionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Lagändringarna innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet, att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet straffbeläggs i större utsträckning än tidigare samt att befintliga straffbestämmelser skärps. Som en följd av lagändringarna beslutade regeringen den 17 november 2022 ett antal förordningsändringar. Dessa innebär bl.a. att Trafikverket ska stänga av den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov hos verket från deltagande i prov som hålls enligt samma lag i antingen ett eller två år.

Regeringen gav den 23 februari 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget senast den 15 september 2024.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Mätarställningen på bilar (rskr. 2018/19:259)

Riksdagsskrivelse 2018/19:259 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Regeringen påminner inledningsvis om att frågan hanteras av Transportstyrelsen på föreskriftsnivå. I april 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och, om lämpligt, föreslå författningsändringar så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Inom ramen för uppdraget ska

Transportstyrelsen även vidta åtgärder så att ett fordon's vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad vägmätarställning vid besiktning. Informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet.

Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 30 juni 2022 i rapporten Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare. I rapporten bedömer Transportstyrelsen att det inte finns skäl till någon särskild reglering som specifikt kriminaliserar manipulering av mätarställningar. Transportstyrelsen hänvisar till att det redan finns reglering som täcker bedräglig manipulation av mätarställningar. Rapporten har remissbehandlats och remisstiden gick ut den 1 mars 2023.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Instansordning vid överklagan (rskr. 2019/20:74)

Riksdagsskrivelse 2019/20:74 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen skyndsamt bör se över möjligheten för Säkerhetspolisen och Försvarsmakten att överklaga beviljande eller återkallande av tillstånd att använda radiosändare till regeringen när det är motiverat utifrån Sveriges säkerhet.

Regeringen anger att frågan har beretts inom ramen för genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation. Regeringen framhåller samtidigt att ytterligare överväganden krävs. Frågan behandlades därför inte i propositionen Genomförande av direktivet om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Självkörande fordon och tunga transporter (rskr. 2019/20:223)

Riksdagsskrivelse 2019/20:223 innehåller två tillkännagivanden.

I det första tillkännagivandet anför riksdagen att regeringen dels bör verka för att möjliggöra storskaliga tester av självkörande fordon i verklig miljö, dels bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur stor del av vägnätet som kan användas av självkörande fordon och ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar.

I det andra tillkännagivandet uppmanar riksdagen regeringen att verka för att dispenshanteringen för tunga transporter underlättas och förenklas, bl.a. genom att Trafikverket erbjuder kommuner möjligheten att till Trafikverket delegera beslut om dispenser för tunga transporter på väg.

Självkörande fordon

Regeringen påminner inledningsvis om att den i augusti 2020 beslutade om fortsatt giltighet av och ändring i förordningen (2017:309) om försöksverksamhet med automatiserade fordon. Detta innebär att förordningen

permanentas och att vissa förtydliganden görs när det gäller förutsättningarna för tillstånd till försöksverksamhet. Tillstånd kan därmed medges förutsatt att försöken genomförs på ett säkert sätt och utan att verksamheten medför någon väsentlig störning eller olägenhet för omgivningen.

Regeringen framhåller att en utredare i juni 2020 gavs i uppdrag att utreda och utvärdera vissa frågor om dels ansvarsfördelning vid automatiserad körning av vägfordon, dels främjandet av ökad användning av geostaket. Utredaren redovisade uppdraget i promemorian Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket, som har remissbehandlats.

Regeringen lyfter även fram att företrädare för regeringen har deltagit aktivt i det internationella arbetet inom både UNECE och EU för att främja försök och genomförande av automatiserad körning av fordon på ett säkert sätt. Inom UNECE har arbetet bl.a. resulterat i förslag till ändringar i 1968 års vägtrafikkonvention som tillåter automatiserad körning i högre nivåer. Omfattande arbeten pågår även inom EU för att underlätta uppkopplad och automatiserad körning. När det gäller de krav som kan ställas på infrastrukturen, data och uppkoppling pekar regeringen på att Trafikverket löpande tar fram underhållsplaner för bl.a. markeringar och skyltar.

Slutligen framhåller regeringen att den i oktober 2021 gav Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt bedöma och redogöra för behovet av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. I uppdraget ingick bl.a. att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar och annan viktig vägutrustning i syfte att främja och stödja automatiserade fordon. Trafikverket redovisade uppdraget under sommaren 2022 i rapporten Vägens stöd till automatiserade fordon, vilket regeringen menar utgör ett kunskapsunderlag för det fortsatta arbetet med frågan.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Tunga transporter

När det gäller tillkännagivandet om tunga transporter hänvisar regeringen till att Trafikverket har initierat och finansierar ett projekt kopplat till det som riksdagen anför i tillkännagivandet. Projektet omfattar utvecklandet av en digital undantagsprocess (dispenshantering), vars syfte är att med systemstöd ge ett bättre utnyttjande av undantagsfordon och infrastruktur i tid och rum. Detta ska leda till snabbare och flexiblare handläggning på lika villkor samt en bibehållen standard på väginfrastrukturen. Projektet utfördes av Rise (Research Institutes of Sweden AB) som redovisade en rapport i oktober 2021. Rapporten innehåller en rad förslag på åtgärder som riktar sig till ett flertal aktörer. Några exempel på åtgärder är informationskampanjer, gemensamma it-system för Trafikverket och kommunerna, översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och att arbeta mot digital övervakning och uppföljning samt att genomföra en sanktionsväxling.

Regeringen gav den 15 december 2022 Trafikverket i uppdrag att utreda hur väghållarens handläggning av ärenden om undantag från kraven på mått, längd och vikt kan underlättas och förenklas. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redogöra för hur de rättsliga och praktiska möjligheterna ser ut för Trafikverket att, helt eller delvis, sköta ärendehandläggningen och fatta beslut om de undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på mått, längd och vikt som i dag sköts av kommunala väghållare. Trafikverket ska också a) utreda vilka möjliga förenklingar och effektiviseringar av undantagsprocessen som kan göras med bibehållen kvalitet i hanteringen, b) utreda om det krävs författningsförändringar och c) lämna nödvändiga författningsförslag samt utreda vilka kostnader som kan uppstå och hur dessa ska finansieras. Uppdraget ska redovisas senast den 17 juni 2024.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Synfälsdefekter och dispens (rskr. 2019/20:323)

Riksdagsskrivelse 2019/20:323 innehåller ett tillkännagivande om att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfälsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfälsdefekter bör utredas.

Regeringen uppger att Transportstyrelsen har analyserat användandet av simulator som grund för att kunna bedöma om en person som inte uppfyller de medicinska kraven när det gäller syn ändå på ett säkert sätt kan framföra ett vägfordon och därför kan medges undantag från kraven. Enligt utvärderingen behöver metoden kunna valideras, vilket inte har skett.

I september 2021 gav regeringen Statens väg- och transportforskningsinstitut i uppdrag att, i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket, analysera möjligheterna att utveckla metoderna för att kunna bedöma om ett undantag kan medges från de medicinska kraven för horisontellt synfält för körkort. I uppdraget ingår även att utreda förutsättningarna för att utveckla och validera simulatortester och praktiska körprov i bana eller i trafik. Uppdraget redovisades den 31 oktober 2022 och innehåller förslag om att vidta ytterligare utredningsåtgärder.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (rskr. 2020/21:334)

Riksdagsskrivelse 2020/21:334 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling.

Regeringen påminner om att den i april 2021 gav en utredare i uppdrag att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Utredaren redovisade uppdraget i augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, vilken har remissbehandlats. I budgetpropositionen för 2022 konstaterade regeringen att arbetet med tillkännagivandet inte skulle kunna ske inom den tid som anges i tillkännagivandet (december 2021).

Regeringen framhåller vidare att en utredare i februari 2022 fick i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser. Utredaren redovisade uppdraget den 14 juni 2022 i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden, som har remissbehandlats.

Avslutningsvis lyfter regeringen att den i maj 2022 gav en utredare i uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Utredningen presenterades den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap. Promemorian har remitterats.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Lagens omfattning och utfärdare av förarbevis (rskr. 2020/21:379)

Riksdagsskrivelse 2020/21:379 innehåller tre tillkännagivanden som relaterar till förarbevis för vattenskoter, varav det första och tredje inte är slutbehandlade. Det första tillkännagivandet handlar om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon (lagens omfattning). Det tredje tillkännagivandet handlar om att båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination ska ges möjlighet att utfärda förarbevis (utfärdare av förarbevis).

Regeringen påminner om att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022. Regeringen anser att det är relevant att avvakta effekterna av regeländringarna om vattenskotrar innan en översyn av behovet av ytterligare regler görs.

Regeringen konstaterar därmed att de två tillkännagivandena inte är slutbehandlade.

Utbyggnaden av laddinfrastruktur (rskr. 2020/21:409)

Riksdagsskrivelse 2020/21:409 innehåller ett tillkännagivande om utbyggnaden av laddinfrastruktur. Tillkännagivandet innebär att regeringen snarast bör a) återkomma med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela

Sverige, b) sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder samt c) arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur.

Övergripande om arbetet

Regeringen påminner inledningsvis om att Trafikverket i november 2021 redovisade ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I planen redogör Trafikverket för hur det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 bör ske. Förslaget har remissbehandlats.

Den 10 februari 2022 beslutade regeringen om förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Förordningen innehåller bestämmelser om statligt stöd för att bygga infrastruktur och utveckla regionala elektrifieringspiloter för tunga godstransporter på väg. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter.

Den 10 februari 2022 gav regeringen Statens energimyndighet i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter samt att samordna arbetet med informationsspridning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. Regeringen gav även Statens energimyndighet dispositionsrätt till 1 551 miljoner kronor. Vidare gav regeringen samtidigt länsstyrelserna i uppdrag att, utifrån sin roll som regionala samordnare av arbetet med energiomställningen och minskad klimatpåverkan, bistå Statens energimyndighet med en bedömning av om inkomna ansökningar är strategiskt viktiga för att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter.

Regeringen framhåller även att EU-kommissionen i juni 2021 presenterade ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel, den s.k. AFIR-förordningen. I dagsläget pågår förhandlingar i frågan i trepartssamtal mellan rådet, Europaparlamentet och kommissionen.

Den nationella strategin för elektrifiering

Den 3 februari 2022 beslutade regeringen om en nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en historisk klimatomställning. Strategin tydliggör regeringens inriktning för det fortsatta arbetet i 12 punkter och omfattar totalt 67 åtgärder som ska genomföras under åren 2022–2024. För genomförandet av strategin har 20 miljoner kronor avsatts för 2022 och 35 miljoner kronor respektive 25 miljoner kronor för 2023 och 2024.

Regeringen lyfter fram att strategins åtgärd 29 innebär att regeringen avser att ge Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett

nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas. Regeringen framhåller även att åtgärd 30 innebär att regeringen, som en del i framtagandet av det nämnda handlingsprogrammet, avser att initiera en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur. Vid behov ska förslag lämnas på åtgärder som krävs för att användbarhet, tillräcklig kapacitet, redundans och tillförlitlighet i tank- och laddinfrastrukturen kan säkerställas och upprätthållas över tid.

I enlighet med åtgärderna 29 och 30 i strategin gav regeringen den 28 juli 2022 Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Inom ramen för framtagandet av handlingsprogrammet ska myndigheterna genomföra en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav i fråga om laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Översynen ska inkludera en bedömning av om det finns förutsättningar för att samlat uppnå en snabb, samordnad och samhälls-ekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur för att möjliggöra elektrifiering av vägtransporterna i hela landet samt. Översynen ska också ta hänsyn till de olika förutsättningarna för och behoven av laddinfrastruktur som finns för lätta respektive tunga fordon. Den del av uppdraget som gäller frågan om översyn av styrmedel redovisades den 1 februari 2023. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 november 2023.

Elvägar

Regeringen påminner om att Elvägsutredningen den 1 september 2021 överlämnade betänkandet Regler för statliga elvägar. Betänkandet har remissbehandlats. Den 24 mars 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå ett avgiftssystem för statliga elvägar som redovisades den 8 november 2022. Regeringen gav dessutom den 31 mars 2022 Trafikverket i uppdrag att fortsätta samordna innovationssamarbetet med Tyskland och Frankrike om elvägar, som redovisades den 1 november 2022.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som regeringen beslutade den 7 juni 2022 får Trafikverket i uppdrag att fortsätta planeringen av elvägar och utifrån den tidigare utbyggnadsplanen identifiera lämpliga sträckor. En möjlig etapp ska redovisas senast december 2024.

Budgetfrågor

Regeringen anger att den i budgetpropositionen för 2022 föreslog att det s.k. Klimatklivet skulle förstärkas kraftigt. Regeringen föreslog även att medel tillförs för att genomföra en elektrifieringsstrategi samt att tidigare aviserade stöd på 550 miljoner kronor tillförs insatser för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Regeringen

förslog också ytterligare 50 miljoner kronor för stöd till publika stationer för snabbaddning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar. Riksdagen beslutade om att flytta anslaget för dessa satsningar till utgiftsområde 20 och, inom det utgiftsområdet, skapa ett nytt anslag benämnt Laddinfrastruktur som uppgår till 600 miljoner kronor.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2023 att 1,09 miljarder kronor skulle avsättas under 2023 för utbyggnad av laddinfrastruktur. Vidare beräknade regeringen att 1 miljard kronor ska avsättas för 2024 och 505 miljoner kronor för 2025 för samma ändamål. Enligt förslaget får medlen användas för utgifter för stöd till och investeringar i publika stationer för snabbaddning av elfordon för ökad tillgänglighet, redundans och kapacitetshöjning längs större vägar. Medlen får även användas som stöd till a) publik laddning på allmän platsmark, b) infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statiskstationär laddning eller tankning och c) utbyggnad av infrastrukturen för ellastbilar i regionala nätverk och sammanhängande stråk mellan Sveriges större städer.

Därutöver föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2023 att 400 miljoner kronor skulle avsättas under 2023 för ytterligare investeringar i laddinfrastruktur på lokal och regional nivå genom Klimatklivet. I propositionen beräknade regeringen att 500 miljoner kronor ska avsättas för 2024 och 2025 för samma ändamål. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag.

Regeringen konstaterar avslutningsvis att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Miljökontroll i fordonsbesiktningen och vinterväghållning (rskr. 2021/22:152)

Riksdagsskrivelse 2021/22:152 innehåller två tillkännagivanden, dels om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU, dels om vinterväghållning.

Miljökontroll i fordonsbesiktningen

Den 17 februari 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten. Uppdraget förutsätter att Transportstyrelsen analyserar konsekvenserna av de svenska kraven på miljökontroll i relation till relevanta och kända jämförelsepunkter. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 15 februari 2023.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Vinterväghållning

Regeringen uppger att Regeringskansliet har remitterat trafikutskottets betänkande till Trafikverket för att myndigheten skulle få lämna synpunkter på hanteringen av tillkännagivandet. Som svar på remissen inkom Trafikverket i augusti 2022 med en skrivelse. I skrivelsen redogör Trafikverket för hur vinterväghållning utförs och hur upphandlingar utformas och genomförs för att säkerställa en väl fungerande snöröjning av de statliga vägarna samtidigt som hänsyn tas till de enskilda vägarna. Regeringskansliet analyserar för närvarande rapporten.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Längre och tyngre tåg (rskr. 2021/22:229)

Riksdagsskrivelse 2021/22:229 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Regeringen påminner om att den i juni 2022 fastställde den s.k. nationella planen för perioden 2022–2033. I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg. Resterande medel har ännu inte preciserats geografiskt. Regeringen uppger att den har för avsikt att återkomma till riksdagen med en redogörelse för hur tillkännagivandet har omhändertagits.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Elsparkcyklar och hyrcyklar (rskr. 2021/22:280)

Riksdagsskrivelse 2021/22:280 innehåller ett tillkännagivande om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar, inte minst för att minimera personsador och parkeringsproblem.

Regeringen har beslutat om regeländringar för elsparkcyklar genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna trädde i kraft den 1 september 2022 och innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbanorna och att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar. Regeringen uppger att den analyserar frågan om hur hyrda cyklar kan omhändertas.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Kostnadskontroll i infrastrukturprojekt (rskr. 2021/22:369)

Riksdagsskrivelse 2021/22:369 innehåller ett tillkännagivande om att regeringen bör se till att Trafikverkets organisation utreds med inriktningen att få bättre kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar.

Regeringen gav den 25 augusti 2022 Trafikanalys i uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Uppdraget innefattar en utvärdering av Trafikverkets arbete med planering och upphandling av verksamheten inom nationell plan för transportinfrastrukturen. Planen innefattar såväl större namngivna investeringar som reinvesteringar och underhåll. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys samverka med Ekonomistyrningsverket.

Den 23 januari 2023 redovisade Trafikanalys en plan för hur myndigheten avser att genomföra uppdraget. Uppdraget ska redovisas årligen senast den 30 april med första redovisningsår 2024 och med slutår 2028.

Regeringen konstaterar därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Tidsgräns och grunder för klampning och samordning av myndigheternas arbete (rskr. 2021/22:451)

Riksdagsskrivelse 2021/22:451 innehåller två tillkännagivanden, dels om förlängd tidsgräns för klampning och möjlighet till klampning vid fler typer av lagöverträdelser, dels om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken.

Regeringen uppger att det inom Regeringskansliet pågår en analys av vilka åtgärder som behöver vidtas med anledning av tillkännagivandena.

Regeringen konstaterar därmed att de två tillkännagivandena inte är slutbehandlade.