

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i budgetpropositionen om anslag för 2022 inom utgiftsområde 22, som uppgår till ca 77 miljarder kronor. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag i budgetpropositionen om bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, godkännande av investeringsplaner och övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål.

I betänkandet finns fyra särskilda yttranden (S, C, V, L och MP). Ledamöterna från Socialdemokraterna, Centerpartiet, Vänsterpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet avstår från ställningstagande när det gäller budgetbeslutet och redovisar i stället sina överväganden i särskilda yttranden.

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

20 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Budgetprocessen i riksdagen	5
Betänkandets disposition	6
Utskottets överväganden	7
Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden	14
Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	17
Särskilda yttranden	62
1. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (S, MP)	62
2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (C)	62
3. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (V)	64
4. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (L)	68
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	70
Propositionen	70
Motioner från allmänna motionstiden 2021/22	71
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och motionärernas anslagsförslag	73
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden	75
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2022 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.	19
Tabell 2 Anslaget 1:1 Fördelning på anslagsposter	19
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket	21
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2021–2023 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	24
Tabell 5 Budgetförslag för 2022 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.	25
Tabell 6 Anslaget 1:2 fördelning på anslagsposter	25
Tabell 7 Budgetförslag för 2022 för trafikslagsövergripande frågor	28
Tabell 8 Budgetförslag för 2022 för sjöfartsområdet	30
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2022–2024	33
Tabell 10 Budgetförslag för 2022 för luftfartsområdet	34
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket	36
Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik	37
Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort	38
Tabell 14 Budgetförslag för 2022 för informationssamhället	39
Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	64
Tabell 18 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	67
Tabell 20 Liberalernas förslag till ändrade anslag för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	69

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Anslagen för 2022

Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:1 utgiftsområde 22 punkt 9 och avslår motionerna

2021/22:3189 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V),

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 61,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1, 23, 40, 57, 77 och 78,

2021/22:3888 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2021/22:3957 av Helena Gellerman m.fl. (L),

2021/22:4052 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 1–7,

2021/22:4135 av Anders Åkesson m.fl. (C) och

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD) yrkande 15.

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2022 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 57 926 000 000 kronor,

2. för 2022 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor,

3. under 2022 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som regeringen föreslår.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 2 och 10.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2022–2024 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar och investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2022–2024 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:1 utgiftsområde 22 punkterna 5 och 8.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen

1. godkänner att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024,

2. bemyndigar regeringen att för 2022 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat,

3. godkänner att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024,

4. bemyndigar regeringen att för 2022 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:1 utgiftsområde 22 punkterna 3, 4, 6 och 7.

Stockholm den 2 december 2021

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V)*, Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S)*, Denis Begic (S)*, Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S)*, Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Johan Büser (S)*, Elin Gustafsson (S)*, Helena Gellerman (L)*, Patrik Jönsson (SD), Åsa Coenraads (M), Marléne Lund Kopparklint (M), Mikael Larsson (C)*, Stefan Plath (SD) och Axel Hallberg (MP)*.

* Avstår från ställningstagande, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2021/22:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och 20 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1. I bilagorna 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2022 och beställningsbemyndiganden samt de avvikelser från dessa som Moderaterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Vänsterpartiet, Kristdemokraterna och Liberalerna föreslår i sina anslagsmotioner.

Ledamöterna från Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna har under utskottets beredning av ärendet justerat sina yrkanden jämfört med sina respektive motioner och lagt fram ett gemensamt förslag som sammanfaller med regeringens förslag för utgiftsområde 22.

Budgetprocessen i riksdagen

Rambeslutsprocessen

Budgetprocessen innebär bl.a. att riksdagen i ett första steg genom ett beslut fastställer en utgiftsram för varje utgiftsområde. Utgiftsramen anger det belopp som utgiftsområdets anslag högst får uppgå till (11 kap. 18 § tredje stycket riksdagsordningen).

Riksdagen har bestämt utgiftsramen för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 76 964 552 kronor (prop. 2021/22:1, bet. 2021/22:FiU1, rskr. 2021/22:46). I detta betänkande föreslår trafikutskottet för riksdagen hur anslagen för utgiftsområdet ska fördelas inom utgiftsområdesramen. Riksdagens ställningstagande till anslag för utgiftsområdet ska göras genom ett beslut (11 kap. 18 § fjärde stycket riksdagsordningen).

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat.

I utskottens uppgifter ingår att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 8 § regeringsformen). Som en del i utskottens uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar. Riksdagen har beslutat om riktlinjer för bl.a. den löpande uppföljningen av regeringens resultatredovisning (framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333–335). Av riktlinjerna framgår att riksdagen beställer och tar emot information om resultatet av statens verksamhet.

Utskottet har mot den bakgrunden analyserat regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen. Analysen är ett underlag för utskottets behandling av budgetpropositionen och för den fortsatta mål- och resultatdialogen med regeringen.

Betänkandets disposition

Betänkandet disponeras så att regeringens resultatredovisning behandlas först. Därefter behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i budgetpropositionen. Därefter behandlar utskottet de förslag i budgetpropositionen och de motionsförslag som gäller anslag inom utgiftsområde 22.

Utskottets överväganden

Mål för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Bakgrund

Utskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering har därför i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2022 följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområdet. Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag till utskottet inför beredningen av budgetpropositionen och att ge utskottet ett underlag för dialogen med regeringen om den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen.

Propositionen

Övergripande

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken

Övergripande mål för transportpolitiken

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Utöver detta har regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut om målet i juni 2017 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17: MJU24,

rskr. 2016/17:320). I budgetpropositionen för 2021 meddelade regeringen att detta mål ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet.

Resultatbedömning av målen för transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål – samhällsekonomisk effektivitet

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Indikatorerna för transportpolitikens övergripande mål är internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader och samhällsekonomisk effektivitet för öppnade statliga infrastrukturobjekt. Regeringen konstaterar att transportpolitikens övergripande mål inte har uppfyllts, men bedömer samtidigt att det finns en positiv utveckling mot att nå delar av målet, t.ex. färre skadade och dödade i trafiken. Oavsett detta går utvecklingen enligt regeringen inte i tillräckligt snabb takt för att nå målen. Transportförsörjningen är inte långsiktigt hållbar även om t.ex. transporterernas växthusgasutsläpp har minskat över tid. Minskningstakten behöver enligt regeringen öka för att etappmålet för inrikes transporter ska nås.

Det är enligt regeringen även betydande skillnader i tillgänglighet mellan olika delar av landet och hur den utvecklas. Inte heller är transportförsörjningen enligt regeringen samhällsekonomiskt effektiv då det finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen, vilket bl.a. relaterar till klimateffekter men även andra externa kostnader. Det innebär enligt regeringen en risk för att samhället överkonsumerar vissa typer av transporter och transporter generellt jämfört med vad som är samhällsekonomiskt effektivt.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överväger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Här finner regeringen att av de elva transportinfrastrukturobjekt som öppnades för trafik 2020 var fyra objekt samhällsekonomiskt lönsamma enligt kalkylen, medan fem objekt bedömdes ha negativ lönsamhet. För övriga två objekt saknades sådana bedömningar.

Funktionsmålet – tillgänglighet

Regeringen bedömer att uppfyllelsen av funktionsmålet som helhet visar en positiv utveckling även om de speciella omständigheter som rådde under 2020 medförde att tillgängligheten i vissa delar minskade. Transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsätter enligt regeringen att förbättras. Person-tågens punktlighet nådde den högsta noteringen hittills sedan 2013, vilket bl.a. kan förklaras av bättre planering av banarbeten och minskad trafik på grund av pandemin.

Tillgängligheten med person- respektive godstransporterna är enligt regeringen stabil med en tendens till något positiv utveckling. Det förekommer dock geografiska skillnader där det i befolkningstäta kommuner fortfarande

syns en viss positiv utveckling medan det i mindre städer och tätorter är en något negativ utveckling. Regeringen noterar också att företag i landsbygdskommuner är mindre nöjda med kommunens vägnät och tåg- och flygförbindelser än företag generellt i Sverige. Godstransporterna har relativt sett påverkats mindre av pandemin än persontransporterna, vilket regeringen bedömer har varit avgörande för att värna konkurrenskraften och varit positivt för tillgängligheten till ett utbud av varor i hela landet.

Regeringen ser det som problematiskt att grupper som är mer beroende av kollektiva färdmedel, bl.a. kvinnor och personer med funktionsnedsättning, har påverkats mer av pandemins effekter än de som exempelvis reser med bil, vilket i större utsträckning är män.

Att det finns både män och kvinnor i beslutande församlingar med koppling till transportområdet är enligt regeringen viktigt för att beslut som fattas bättre ska reflektera behoven hos båda könen. År 2020 var representationen i stort sett densamma som 2019 med en jämn könsfördelning i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag, medan män utgör 70 procent i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor. Regeringen ser positivt på att skillnaderna mellan kvinnor och män i innehav av bil och körkort har fortsatt att minska då det förhoppningsvis även betyder att tillgängligheten blir mer jämställd.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet samt jämställdhetsaspekter

Regeringen bedömer att transportsystemets standard och tillförlitlighet i ett längre perspektiv har varit oförändrat men visade under 2020 tecken på en förbättring.

Regeringen noterar att persontågens punktlighet vid slutstation förbättrades under 2020 till 93,5 procent, vilket är den högsta siffra som noterats sedan måttet introducerades 2013. En återkommande observation är enligt regeringen att tåg som framförts längre sträckor har haft svårare att komma fram i tid. Kortdistanståg, som utgör ungefär hälften av alla planerade tågresor, brukar i stället vara mest tillförlitliga. Under 2020 kom nästan 96 procent av kortdistanstågen fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell. Långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen, men det är där den största förbättringen ses. Nästan 87 procent av dessa tåg anlände till sitt slutmål högst fem minuter efter tidtabell, vilket kan jämföras med 79 procent under 2019. Medeldistanstågens punktlighet var nästan 92 procent.

Regeringen noterar att även godstågens punktlighet vid slutstationer förbättrades under 2020 till en ny toppnotering med ett punktlighetsutfall på 82,9 procent. Detta är 2,2 procentenheter högre än det tidigare rekordåret 2017 och 5,0 procentenheter högre än 2019.

Förbättringarna kan delvis förklaras med att det under 2020 till följd av pandemin gick färre tåg, vilket ledde till färre störningar. Minskningen av antalet förseningstimmar förklaras även enligt regeringen med att årets många

banarbeten med hastighetsnedsättningar för tågen har planerats med bättre marginaler och större tidspåslag i tidtabellerna.

Det sammanlagda antalet timmar med totalstopp på det statliga vägnätet har enligt regeringen legat relativt stabilt sedan 2017. Jämfört med 2009 minskade totalstoppen med drygt 10 procent under 2020, medan nivån jämfört med 2019 var i princip oförändrad.

Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna var den samlade punktligheten för in- och utrikeslinjerna 88,3 procent under 2020, vilket är en förbättring jämfört med 2019 då punktligheten var 80,8 procent. Inrikesflyget har en högre punktlighet på 89,6 procent att jämföra med utrikesflyget som uppnådde 87,1 procents punktlighet under 2020. Som en direkt följd av pandemin har efterfrågan på persontransporter minskat kraftigt inom flygtrafiken.

Användningen av transportsystemet förändrades drastiskt under 2020 till följd av pandemin. Regeringen noterar exempelvis att resandet med kollektivtrafik minskade med ungefär hälften jämfört med innan pandemin. Grupper som är mer beroende av kollektiva färdmedel, såsom personer med funktionsnedsättning, har enligt regeringen påverkats mer än de som i första hand reser med bil.

Regeringen noterar att personbilar i betydligt större utsträckning ägs av män än av kvinnor. Den relativa skillnaden har dock minskat en aning de senaste tio åren. Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor. Skillnaden har minskat från 11 procentenheter 2009 till 7 procentenheter 2020, sett över alla åldersgrupper 18 år och äldre. Det är skillnad i upplevd trygghet i resandet mellan kvinnor och män. Generellt gäller att drygt 30 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdmedel till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var knappt 20 procent 2020. Bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet är regeringens bedömning att transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett är oförändrad jämfört med tidigare år.

Tillgängligheten för personer och gods

Tillgängligheten med person- respektive godstransporterna är enligt regeringen stabil med en tendens till en något positiv utveckling. Det förekommer dock geografiska skillnader där det i befolkningstäta kommuner fortfarande syns en viss positiv utveckling medan det i mindre städer och tätorter är en något negativ utveckling.

Den lokala tillgängligheten till service när det gäller livsmedelsbutik, skola och vårdcentral har enligt regeringen endast ändrats marginellt över tid, avseende ett genomsnitt för hela landet. Tillgängligheten sjönk dock för vissa kommungrupper men ökade för andra. Den interregionala tillgängligheten har bedömts utifrån kriterier som satts upp av Trafikverket och har förbättrats sedan 2013, men har i flera år haft en negativ utveckling.

Även tillgängligheten till järnvägsstationer med kollektivtrafik minskade något jämfört med året innan. Regeringens sammanvägda bedömning är att tillgängligheten genom persontransporter befinner sig på samma nivå som när de nuvarande transportpolitiska målen antogs.

Upplevd tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning följs upp med tre olika mått som följs upp vart tredje år. Under 2020 studerades den upplevda användbarheten genom en enkät. Enkäten syftar till att följa upp och beskriva i vilken mån personer med funktionsnedsättning upplever hinder mot att resa kollektivt och därför avstår från att resa på detta sätt.

Enkäten visar att det regelbundna resandet med kollektivtrafik minskat med ungefär hälften jämfört med resandet före pandemin. Minskningen är lika stor för personer med funktionsnedsättning som för dem utan funktionsnedsättning, vilket enligt regeringen indikerar att minskningen inte beror på hinder till följd av funktionsnedsättningen i sig. Även om effekterna av pandemin på resandet med kollektivtrafik har varit likartade för personer med respektive utan funktionsnedsättning, bör det enligt regeringen samtidigt betonas att personer med funktionsnedsättning i högre grad är beroende av kollektivtrafik. Bland dessa bor ca 25 procent i hushåll utan tillgång till en bil. Bland personer utan funktionsnedsättning är motsvarande andel ca 13 procent.

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning har påverkats positivt av att 33 järnvägsstationer och 432 busshållplatser tillgänglighetsanpassades 2020, jämfört med sex järnvägsstationer och 288 busshållplatser 2019.

Pandemins påverkan på uppfyllelsen av de transportpolitiska målen

Regeringen bedömer att Covid-19-pandemin har påverkat uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Tillgängligheten har påverkats negativt samtidigt som vissa positiva effekter på måluppfyllnad kunnat ses, t.ex. när det gäller minskade växthusgasutsläpp. Pandemin har också enligt regeringen gjort det svårare att bedöma utvecklingen. Det är särskilt svårt att bedöma flygets utveckling då denna har påverkats mycket kraftigt av pandemin, även om det redan före pandemin fanns en tendens till minskat flygresande. Regeringen har vidtagit åtgärder för att minska de negativa effekterna av pandemin men flygets situation är fortfarande ansträngd.

Spredningen av covid-19 har enligt regeringen medfört svåra ekonomiska påfrestningar för transportbranschen. Enligt Trafikanalys minskade omsättningen för flera av delbranscherna kraftigt: lufttransport med 70–90 procent, sjötransport med ca 40 procent, järnväg och taxitrafik med ca 30 procent. Systemen för logistik och transport har successivt blivit alltmer specialiserade samt tids- och kostnadsstyrda. Störningar i dessa system leder enligt regeringen i sin tur till störningar i varuproduktion och till prishöjningar.

Covid-19-pandemin har även kraftigt påverkat företag som erbjuder persontransporter, och särskilt utsatta sektorer är taxi och beställningstrafiken med buss. För att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken är det enligt regeringen väsentligt att kapacitet och turtäthet upprätthålls trots att efterfrågan har minskat. Regeringen anser att en väl fungerande kollektivtrafik ofta är en förutsättning för alla dem som inte har möjlighet att arbeta hemifrån.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Utskottet vill inleda med att framhålla att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat, vilket utskottet välkomnar. Utskottet anser att utvecklingen av resultatredovisningen stärks av en dialog där regeringen motiverar förändringar utifrån utskottets ställningstaganden och uppföljningar.

Utskottet anser att det är positivt att regeringen ger en samlad bedömning av målpuppfyllelsen. Utskottet ser positivt på att flera av de synpunkter som utskottet lämnat för tidigare års resultatredovisningar har tillmötesgått av regeringen. I årets budgetproposition finns det bl.a. en hänvisning till hur de riksdagsbundna målen kopplar till Agenda 2030-målen.

I årets redovisning har regeringen valt att i rubrikerna ange en översiktlig bedömning kring indikatorns utveckling. Det ger en snabb överblick över utvecklingen. Utskottet är positivt till att det finns text, tabeller och diagram, i de flesta fall tioåriga, som ger en bild över den långsiktiga utvecklingen.

Transportpolitiken

Utskottet konstaterar att utgångspunkten i tidigare utvecklingsarbete har varit bl.a. att valet av indikatorer ska vara välmotiverat och att indikatorerna ska vara uppföljningsbara. Utskottet har tidigare också tryckt på behovet av ett begränsat antal indikatorer och understrukit vikten av att dessa fortsätter att användas över flera år. Regeringen har i årets budgetproposition valt att ändra uppsättningen av indikatorer med motiveringen att uppnå ökad enhetlighet inom olika utgiftsområden. Regeringen har även utökat antalet indikatorer. Regeringens val av indikatorer framstår enligt utskottets mening som mer detaljerade och således kvantifierbara. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att det kan finnas goda skäl till valet av nya indikatorer, men utskottet vill samtidigt understryka behovet av att hålla antalet begränsat, att värna kontinuiteten samt att om förändringar sker tydligt motivera skälen till förändringen av indikatorer och på vilket sätt de bättre kopplar till målen.

Utskottet noterar viss otydlighet kring hur indikatorerna redovisas. Det gäller t.ex. resultat och bedömning för tillgänglighet med person- respektive godstransporter. Vad gäller indikatorn Antal viltolyckor som regeringen i år

valt som ny indikator saknar utskottet en redovisning i årets budgetproposition. Föregående års budgetproposition innehöll en sådan och utskottet noterar att det finns uppgifter i Trafikanalys underlag. Utskottet utgår från att regeringen i kommande budgetproposition redovisar resultat för antalet viltolyckor.

Utskottet är positivt till regeringens redovisning av konsekvenser av pandemin för transportsektorn. Den finns huvudsakligen samlad under en egen rubrik, men även i anslutning till resultatredovisningen av olika indikatorer. Utskottet anser dock att för vissa indikatorer hade regeringen i analysen av resultatet tydligare kunnat ange de exceptionella förhållanden som pandemin innebar, t.ex. vad gäller punktligheten för tåg och luftfart.

Utskottet har föregående år efterfrågat en mer utförlig långsiktig redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet. I årets budgetproposition saknas det en tydlig redovisning av detta, men utskottet konstaterar att det samtidigt finns redovisningar av transportsystemets standard och tillförlitlighet, t.ex. tågens punktlighet, totalstopp i vägtransporter, standard i infrastrukturen samt antalet döda och allvarligt skadade i trafiken, som alla är viktiga komponenter av väg- och järnvägsnätets kvalitet.

Utskottet konstaterar att regeringen som ny indikator har valt internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader. Utskottet har tidigare år efterlyst en redovisning över tid av utvecklingen av den samhällsekonomiska effektiviteten. Det finns ingen tydlig redovisning av den för året nya indikatorn internaliseringsgrad av externa kostnader, men regeringen redovisar dock utvecklingen av de samhällsekonomiska kostnader som transportköpare betalar för perioden 2012–2019 och finner att det skett ett trendbrott 2020.

Utskottet välkomnar att regeringen i år utförligare redovisar utvecklingen av utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart och sjöfart under en tioårsperiod.

Utskottet har efterlyst en redovisning kring måluppfyllelse för att främja ökad och säker cykeltrafik. Utskottet saknar fortfarande en sådan redovisning och noterar att regeringen endast redovisat vilka insatser som genomförts 2020, utan jämförelse med tidigare år. Utskottets önskemål om en redovisning av måluppfyllelse för detta ändamål kvarstår.

Politiken för informationssamhället

Utskottet konstaterar att regeringen har justerat uppsättningen indikatorer jämfört med föregående år. Utskottet har tidigare betonat vikten av att samma indikatorer används löpande för att skapa överblick och tydlighet. Utskottet anser att det därför hade varit värdefullt om regeringen hade motiverat justeringen av indikatorer ytterligare och hur de bättre kopplar till målen. Utskottet är dock positivt till att redovisningen i tabellerna i de flesta fall avser fem år eller mer. I texterna kommenteras ofta förändring jämfört endast med föregående år. Utskottet anser att det är värdefullt om regeringen även i textdelen kommenterar resultaten utifrån en längre tidsperiod än föregående år.

Utskottet noterar att regeringen i redovisningen av resultat blandar insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket försvårar redovisningen av den totala utvecklingen inom området för digitaliseringspolitiken. Utskottet anser att det är positivt att det görs framsteg inom olika digitaliseringsområden och att Sverige håller en fortsatt jämn nivå i internationella undersökningar. Vad gäller området digitala offentliga tjänster noterar utskottet att utvecklingen varit negativ de senaste åren och att regeringen inte redovisar någon analys kring möjliga orsaker till denna utveckling.

Regeringen redogör för att det pågår ett arbete för att främja utvecklingen av nya tekniker som 5G och 6G. Utskottet riktade förra året ett önskemål om att regeringen skulle återkomma med redovisning av resultaten från arbetet med harmonisering av radiofrekvensanvändningen och om spektrumauktionerna i kommande års budgetproposition. Regeringen har redovisat insatser men utskottet saknar en redovisning av resultaten.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2022 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av fyra tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet, varav två anges som slutbehandlade. Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Även skälen till varför regeringen inte har tillgodosett tillkännagivandet bör redovisas. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att det berörda utskottet lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen i t.ex. budgetpropositionen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande.

Redovisade tillkännagivanden

I budgetpropositionen för 2022 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av fyra tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet.

I riksdagsskrivelse 2019/20:223 tillkännagavs att regeringen bör verka dels för en återgång till en ordning där det inte tas ut några avgifter för tillstånd till virkesupplag utmed allmän väg, dels för att Trafikverket snarast underlättar administrationen för skogsföretagen i samband med ansökan om tillstånd för virkesupplag utmed allmän väg (bet. 2019/20:TU11 punkt 20). I budgetpropositionen anför regeringen att Trafikverket har genomfört förändringar i

den operativa hanteringen av tillstånden för virkesupplag så att tillstånd som meddelas gäller över längre tid. Vidare påminner regeringen om att den i budgetproposition föreslår en justering av anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur i syfte att finansiera det inkomstbortfall som kommer att följa då Trafikverket från och med den 1 januari 2022 tillämpar nya regler i vägförordningen (2012:707), som innebär att avgifter inte tas ut för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg. Regeringen framför att den därmed anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2020/21:334 tillkännagavs det som utskottet anförde om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2). I betänkandet anför trafikutskottet bl.a. 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. I budgetpropositionen framhåller regeringen att den har inlett arbetet med att analysera förutsättningarna för att ta fram en plan utifrån vad som anges i tillkännagivandet. Regeringskansliet har gett en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att bl.a. beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Promemorian har skickats ut på remiss. I budgetpropositionen framhåller regeringen att den kommer att återkomma till riksdagen för att informera om hur regeringen avser att hantera tillkännagivandet. Regeringen konstaterar dock att arbetet med tillkännagivandet inte kommer att kunna ske inom den tid som anges i tillkännagivandet. Regeringen anger att den avser att återkomma i frågan och att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2018/19:259 tillkännagavs att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan 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 (bet. 2018/19:TU16 punkt 3). Den 8 april 2021 uppdrog regeringen åt Transportstyrelsen att genomföra åtgärder så att ett fordons vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet. Vidare ska myndigheten utreda och, om det är lämpligt, föreslå författningsförslag så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras. Uppdraget ska redovisas den 30 juni 2022. Regeringen uppger att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2016/17:220 tillkännagav riksdagen för regeringen att den bör främja användningen av biodrivmedel i luftfarten genom lämpliga styrmedel och åtgärder, som bl.a. att undersöka möjligheten att differentiera

start- och landningsavgifter baserat på bränsle (bet. 2016/17:TU12 punkt 2). Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 24) görs en satsning på utveckling av och forskning på biobränsle för flyg. Regeringen påminner om att en reduktionsplikt på flygfotogen har införts (prop. 2020/21:135, bet. 2020/21:MJU20, rskr. 2020/21:303). Regeringen överlämnade vidare i mars i år propositionen Miljöstyrande start- och landningsavgifter (prop. 2020/21:154) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen en ändring i lagen (2011:866) om flygplatsavgifter, som innebär att regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om att flygplatsavgifter ska differentieras av miljöskäl. Bemyndigandet gör det möjligt att meddela föreskrifter om att det på vissa flygplatser ska vara obligatoriskt att ta hänsyn till miljö- och klimatstyrande effekter vid framtagandet av start- och landningsavgifter. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2020/21:TU14, rskr. 2020/21:334). Lagändringen trädde i kraft den 1 juli 2021. Regeringen beslutade den 20 juni 2021 om ändring av förordningen (2011:867) om flygplatsavgifter så att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan. Förordningen trädde i kraft den 1 augusti 2021 och bestämmelserna om differentierade flygplatsavgifter tillämpas första gången vid beslut om 2022 års avgifter. I budgetpropositionen anför regeringen att den mot bakgrund av detta anser att tillkännagivandet är färdigbehandlat.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens redovisning av de tillkännagivanden som utskottet har tagit initiativ till. Utskottet anser dock samtidigt att regeringen bör ha en snabbare och bättre hantering av tillkännagivanden, vilket utskottet avser att återkomma till senare under riksmötet i samband med hanteringen av regeringens skrivelse om riksdagens skrivelser till regeringen (skrivelse 75). Utskottet vill även peka på att utskottet med anledning av regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden om Bromma flygplats har funnit det nödvändigt att i betänkande 2021/22:TU4 Det nationella basutbudet av flygplatser föreslå ett utskottsinitiativ om att riksdagens godkännande bör inhämtas innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser. Utskottet kommer också senare under riksmötet att återkomma till frågor om luftfart, tillstånd för virkesupplag och besiktningssfrågor i samband med behandlingen av motioner från den allmänna motionstiden 2021/22.

Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag i budgetpropositionen, lämnar de bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner investeringsplaner och ekonomiska mål. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2022 inom utgiftsområde 22 avslås.

Jämför särskilt yttrande 1 (S, MP), 2 (C), 3 (V) och 4 (L).

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att 76 965 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2022. För 2023 beräknas anslagsnivån till 75 749 miljoner kronor och för 2024 till 77 076 miljoner kronor.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Anslagen

Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar
- investeringar i isbrytarflottan
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt
- åtgärder i nationalstadsparken
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafikanläggningar, inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag, statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av

- enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och om-lastning av gods till transporter med låga utsläpp
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm
 - forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
 - informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen
 - viss myndighetsutövning inom transportområdet
 - ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse
 - eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
 - administration av vägavgifter som inte är systemutgifter
 - bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
 - Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
 - eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
 - eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
 - eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar
 - åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
 - inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock)
 - uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten
 - investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
 - underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning
 - förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet
 - utbildning eller bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn
 - medfinansiering till regionerna för deras kostnader för att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.

Anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering av investeringar i projekt som ingår i TEN-T genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten

- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalssystemet
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* får användas för

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2022 enligt följande tabell.

Tabell 1 Budgetförslag för 2022 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

	2021	2022
	Anslag	Förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 819	31 930
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	628	690
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 239	1 943
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 008	1 025

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av poster för anslaget 1:1 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 2 Anslaget 1:1 Fördelning på anslagposter

Miljoner kronor

	2021	2022
	Prognos	Förslag
Större investeringar i nationell plan		
Väginvesteringar	3 660	4 903
Järnvägsinvesteringar	13 467	12 308
Sjöfartsinvesteringar	713	263
Luftfartsinvesteringar	0	0
Övriga investeringar		
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	3 400	4 170
Stadsmiljöavtal	700	1 450
Investeringar i regional plan	2 900	3 382
Övrig verksamhet	2 195	2 424
Civilt försvar	39	68
Räntor och återbetalning av lån	1 905	2 584
Tillskott med anledning av prop. 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige		270

Kammarkollegiets disposition	1	1
Totalförsvarsöverenskommelsen	87	107
Summa	29 067	31 930

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr.22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 31 930 miljoner kronor anvisas till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2022.

Riksdagen biföll i juni 2021 regeringens förslag till en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Regeringen konstaterar att anslaget med anledning av riksdagens beslut behöver ökas och föreslår därför att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* höjs med 270 miljoner kronor för 2022.

För att påbörja införandet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige föreslår regeringen att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 55,5 miljoner kronor och att bl.a. dessa medel ska ersätta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas merkostnader för att utveckla regionala biljettsystem och göra det enklare för resenärer att välja kollektivt resande i hela landet. Medel avsätts även för genomförande av åtgärden och anslaget ökas därför med 105 miljoner kronor för 2022.

Regeringen bedömer vidare att satsningarna på trimningsåtgärder i den nationella transportinfrastrukturen behöver förstärkas ytterligare i närtid och föreslår en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 500 miljoner kronor.

För att minska trafikens miljöpåverkan föreslår regeringen att stadsmiljöavtalen ges en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykling och att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* därför ökas med 200 miljoner kronor 2022.

Med anledning av den nya lag om förarbevis för vattenskoter som träder i kraft den 1 maj 2022 föreslår regeringen att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 13,7 miljoner kronor och att detta finansieras genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

För att åstadkomma en säkrare hantering av samordningsnummer hos Transportstyrelsen föreslår regeringen att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 6 miljoner kronor för 2022 och att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

För att genomföra regeländringar så att Trafikverket fr.o.m. den 1 januari 2022 inte tar ut avgifter för tillstånd för upplag av virke eller skogsbränsle utmed allmän väg föreslår regeringen att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 5 miljoner kronor för att finansiera den minskning av statens intäkter som åtgärden innebär.

När det gäller hur anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas har ändringar gjorts jämfört med förra årets budgetproposition

(prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) som innebär att anslaget även får användas för investeringar i isbrytarflottan samt medfinansiering till regionerna för deras kostnader för att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.

Investeringar

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar-åtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner samt bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och FSE samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyansaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 35 924 miljoner kronor under 2022.

Riksdagen biföll den 22 juni 2021 regeringens förslag om en ny långsiktig ekonomisk ram på 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 som ska redovisas till regeringen senast den 30 november 2021. Investeringsplanen i budgetpropositionen för 2020 omfattar därför inte åtgärder som genomförs med de öknings av den ekonomiska ramen som propositionen innebär.

Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	2021	2022	2023	2024
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg – nationell plan	18 941	16 667	13 954	14 580
Järnväg – regional plan	126	85	180	107
Väg – nationell plan	11 946	10 736	8 784	8 593
Väg – regional plan	2 587	2 841	2 485	2 390
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	4 321	4 350	4 726	3 812
Reinvesteringar i vägar	2 890	2 050	2 087	1 665
Summa utgifter	40 811	36 729	32 216	31 147
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 074	21 030	20 430	21 013
Anslaget 1:10 EU-stöd TEN-T		87		

Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 091	415	303	308
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	881	859	484	517
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	9 125	6 090	3 221	2 708
Förskotteringslån	-152	-176	-24	
Bidrag/medfinansiering	1 494	2 111	989	1 124
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	7 067	6 367	6 681	5 452
Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm	77		8	
Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg	5	22	85	2
Bidrag/medfinansiering	62	11	39	23
Summa finansiering	40 811	36 729	32 216	31 147

Källa. Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Utveckling av statens infrastruktur

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 108 500 000 000 kronor 2023–2050.

Regeringen redovisar att det i aktuella infrastrukturplaner ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mälarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. Avgörande för när ett åtagande uppkommer är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontrakt- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Därför behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Överskottet från trängselskatten i Stockholm ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnaden av tunnelbanan. De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i bemyndigandet av samma skäl som anges ovan.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare

åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 52 500 000 000 kronor 2023–2057.

Trängselskatt i Göteborg

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg som Trafikverket ska göra för överskottet från trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten måste ingå avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det även här behövs en viss buffert i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 11 700 000 000 kronor 2023–2037.

Låneram

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Region Stockholm och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Sedan 2017 har Trafikverket möjlighet att ansöka om medfinansiering i s.k. blendingutlysningar inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa (FSE) där Trafikverkets projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning.

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

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt

Stockholmsöverenskommelsen, det västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i 2021 års prisnivå, enligt den planeringsram som riksdagen beslutat om för sådana investeringar (prop. 2020/21:151, bet 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Planeringsramen ska komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2022–2033 som uppgår till 799 000 miljoner kronor.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2022 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 57 926 000 000 kronor.

I tabellen nedan redovisas den ackumulerade skulden under perioden 2021–2023.

Tabell 4 Beräknad låneskuld 2021–2023 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2021	2022	2023
Broinvesteringar	14	13	12
El- och teleanläggningar	4 867	4 681	4 495
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	3 163	2 923	2 683
Prioriterade järnvägsprojekt	11 542	10 925	10 308
Botniabanan	11 949	11 520	11 091
CEF-finansiering Göteborgs hamn	360	360	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	31 895	30 422	28 589
E4 Sundsvall	999	954	911
Riksväg 50 Motala–Mjölby	362	350	343
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 361	1 304	1 254
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	183	196	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	5 448	7 099	7 005
Skurubron	541	790	741
Investeringar i Stockholmsregionen	10 337	14 513	18 094
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	16 509	22 598	25 840
Summa	48 765	54 324	55 683

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Anslaget

Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* får användas för utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statsbidrag till drift av enskilda vägar
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta
- kommunikationer till Holmön
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2022 enligt följande tabell.

Tabell 5 Budgetförslag för 2022 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

		2021	2022
		Anslag	Förslag
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.	30 078	30 402

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan.

Tabell 6 Anslaget 1:2 fördelning på anslagsposter

Miljoner kronor

	2021	2022	2023
	Prognos	Förslag	Beräknat
Vidmakthållande väg	15 244 803	15 769 944	15 136 284
Drift och underhåll	12 327 577	12 974 030	12 318 714

Bäringhet och tjälsäkring	1 507 078	1 486 538	1 498 052
Bidrag för drift av enskild väg	1 410 148	1 309 376	1 319 518
Vidmakthållande järnväg	14 948 000	14 068 547	13 171 249
Drift, underhåll och trafikledning	14 948 000	14 068 547	13 171 249
FOI inom vidmakthållande	340 126	298 247	302 990
Tillskott vägunderhåll, (prop. 2020/21:151)		265 525	1 069 262
Tillskott järnvägsunderhåll, (prop. 2020/21:151)		0	1 116 478
Summa	30 532 929	30 402 263	30 796 263

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 30 402 263 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2022.

Regeringen påminner om att den i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) föreslog en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 799 000 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Regeringen pekar på att anslaget behöver höjas med anledning av riksdagens beslut och att man kommer att föreslå justeringar i anslagsnivåerna utifrån beslutet om fastställelse av den nationella planen i budgetpropositionen för 2023. Regeringen föreslår för detta att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* höjs med 265 525 000 kronor 2022. Regeringen bedömer även att de satsningar på vägunderhåll och järnvägsunderhåll som görs med anledning av den ovan nämnda propositionen (prop. 2020/21:151) behöver förstärkas ytterligare i närtid. Regeringen föreslår därför att vägunderhållet ökas med 750 miljoner kronor som ska främja en hållbar regional utveckling och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd där fokus för vägunderhållet bl.a. är på det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Regeringen föreslår vidare att järnvägsunderhållet ökas med 1 miljard kronor och bedömer att det förstärkta järnvägsunderhållet utöver att förbättra järnvägens förutsättningar även bidrar till att stärka konjunkturen och öka sysselsättningen. Detta innebär att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* enligt regeringens förslag ökas med 1 750 miljoner kronor 2022.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 35 800 000 000 kronor 2023–2038. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i systemet.

Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnads-effektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder.

Övriga trafikslagsövergripande frågor

Anslagen

Anslaget 1:3 *Trafikverket* får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer. Anslaget får även användas till utgifter för att med branschaktörer och utbildningsanordnare samordna åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom sjö- och luftfartsområdet samt för administration av drifts- och investeringsbidrag till icke-statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal. Anslaget får även användas för uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Anslaget 1:7 *Trafikavtal* får användas för utgifter för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får även användas för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget får dessutom användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får användas för medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas för inrättandet och driften av ett nationellt kompetenscentrum om cykling.

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt, administration av bonus till klimatbonusbilar

samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada.

Anslaget 1:13 *Trafikanalys* får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter, vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet samt statistik över maritima näringar.

Anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* får användas för statsbidrag till kollektivtrafik som organiseras av regionala kollektivtrafikmyndigheter, som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av utbrottet av det nya coronaviruset. Ersättningen ska fördelas baserat på biljettintäkternas storlek i respektive region.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2022 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2022 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

	2021	2022
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 419	1 426
1:7 Trafikavtal	1 058	1 038
1:8 Viss internationell verksamhet	29	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	87	82
1:12 Transportstyrelsen	2 233	2 367
1:13 Trafikanalys	71	70
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	3 000	1 000

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* med 7 000 000 kronor för 2022. I ändringen ingår tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer, pris- och löneomräkning samt en ökning med 3 miljoner kronor för att påbörja ett införande av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige.

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med totalt 20 000 000 kronor för 2022. Ändringen består av tidigare beslutade och aviserade reformer.

Det årliga stödet till WMU bör enligt regeringen höjas för att motsvara ambitionerna för den globala havspolitikerna och för den folkrättsliga förpliktelse Sverige har enligt värdstatsavtalet med FN:s internationella sjöfartsorganisation (IMO) sedan 1983. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* ökas med 1 800 000 kronor och att detta finansieras genom en minskning av anslaget 1:13 *Trafikanalys* med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår en minskning av anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* med 5 000 000 kronor för 2022. Minskningen avser tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer samt pris- och

löneomräkning. När det gäller hur anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* får användas har ändringar gjorts jämfört med förra årets budgetproposition (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) som innebär att anslaget inte längre får användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet. Det har även gjorts en ändring som innebär att anslaget får användas för inrättandet och driften av ett nationellt kompetenscentrum för cykling.

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 134 000 000 kronor för 2022. I ökningen ingår 13 700 000 kronor med anledning av att en ny lag om förarbevis för vattenskoter träder i kraft den 1 maj 2022. Vidare ingår 6 000 000 kronor för att åstadkomma en säkrare hantering av samordningsnummer, 3 000 000 kronor för arbetet med ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik, 12 500 000 kronor för åtgärder till följd av skärpta regler för vägtransportföretag och 13 000 000 kronor för att utöka tillsynen av yrkestrafik på väg. I ökningen ingår även 11 325 000 kronor för åtgärder mot bilmålvakter, 40 000 000 kronor för utveckling av nytt vägtrafikregister, 12 800 000 kronor för Transportstyrelsens nya uppgifter med anledning av ett nytt drönanregelverk och 2 000 000 kronor för Transportstyrelsens arbete mot brottslighet inom avfallsområdet. I ökningen ingår även beslutade, föreslagna och aviserade reformer samt pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med 1 800 000 kronor för 2022. Anslaget minskas för att finansiera en ökning av anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* med motsvarande belopp för att höja det årliga stödet till WMU och motsvara regeringens ambitioner för den globala havspolitik och för den folkrättsliga förpliktelse Sverige har enligt världstatsavtalet med IMO sedan 1983.

Med anledning av coronaviruset beslutade riksdagen efter regeringens förslag i juni 2020 att införa ett nytt tillfälligt bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik, och ett då nytt anslag, 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*, uppfördes på statens budget och tilldelades 3 000 000 000 kronor (prop. 2019/20:167, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:366). Regeringen bedömer att det finns ett fortsatt behov av stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning och föreslår därför att anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* anvisas 1 000 000 000 kronor 2022.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Den pågående pandemin har medfört en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital ökat kraftigt, då flygtrafiken har en direkt påverkan på transportsystemets intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver

tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Den pågående pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken har en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar utgör en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit. Utifrån detta föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2022 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor.

Regeringen föreslår i propositionen att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2023–2027. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ge utrymme för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område.

Sjöfart

Anslagen

Anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet, fritidsbåtsinfrastruktur samt merkostnader för omställning till en fossilfri båt- och fartygsflotta.

Anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

Anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* får användas för utgifter för sjöfartsstöd som lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2022 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 8 Budgetförslag för 2022 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

	2021	2022
	Anslag	Förslag
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	369

1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	146
1:15	Sjöfartsstöd	1 630	1 550

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Förklaringar och ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* ska ökas med totalt 181 miljoner kronor för 2022. Regeringen anger att 45 miljoner av ökningen görs för att påbörja omställningen av Sjöfartsverkets egen fartygsflotta till att bli fossilfri. När det gäller hur anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* får användas föreslår regeringen att anslagsändamålet utökas jämfört med förra årets budgetproposition (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) i det att anslaget även får användas för merkostnader för omställning till en fossilfri båt- och fartygsflotta. I regeringens förslag ingår även 135,8 miljoner kronor för 2022 för att finansiera kostnader i den anslagsfinansierade verksamheten och möjliggöra investeringar i Sjöfartsverkets fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av.

Regeringen föreslår att anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* ska ökas med totalt 84 miljoner kronor för 2022 för att finansiera kostnader i den anslagsfinansierade verksamheten och möjliggöra investeringar i Sjöfartsverkets fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av.

Regeringen föreslår att anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* sänks med 80 miljoner kronor för 2022. När det gäller hur anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* får användas har ändringar gjorts jämfört med förra årets budgetproposition (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) som innebär att ändamålet för anslaget som tidigare angav att det fick användas till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregriserade fartyg nu anger att anslaget får användas till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en långsiktigt effektiv och hållbar transportförsörjning. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelsjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

Regeringen bedömer att Sjöfartsverket på grund av effekterna av den pågående pandemin behöver undantas från krav på räntabilitet och soliditet i syfte att underlätta myndighetens hantering av effekterna av pandemin under perioden 2021–2024.

Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2020 uppgick till 2 557 miljoner kronor jämfört med 2 457 miljoner kronor året före, medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 377 miljoner kronor 2020 jämfört med 2 431 miljoner kronor året före. Rörelseresultatet uppgick 2020 till 181 miljoner kronor jämfört med 26 miljoner kronor året före. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret 2020 uppgår till 13 miljoner kronor jämfört med 4 miljoner kronor året före.

Till följd av att fartygstrafiken minskade i spåren av pandemin minskade Sjöfartsverkets avgiftsintäkter under 2020 jämfört med året före. Avgiftsintäkterna uppgick till ca 181 miljoner kronor under 2020 och det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgick till ca 13 miljoner kronor. Orsaken till det positiva resultatet är främst det kapitaltillskott som genomfördes i juni 2020 på 300 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

Vid utgången av 2020 uppgick det egna kapitalet till 287 miljoner kronor jämfört med 441 miljoner kronor året före. Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2020 var att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel samt att soliditeten långsiktigt ska uppgå till minst 25 procent. För 2020 uppgick räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet till 3,5 procent, vilket motsvarar det ekonomiska målet. Skälet till detta är huvudsakligen det ovannämnda kapitaltillskottet. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 366 miljoner kronor, vilket är en ökning med 329 miljoner kronor sedan året före. Den ökade pensionsskulden bidrar till att möjligheterna för Sjöfartsverket att nå soliditetsmålet om 25 procent försämrats. Enligt regeringen finns anledning att fortsätta att noggrant följa den ekonomiska utvecklingen för Sjöfartsverket för att säkerställa att de olika verksamheterna kan bedrivas i ekonomisk balans i framtiden.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2022 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2022 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån.

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2022–2024 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar. Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2022–2024 uppgår till totalt 5 310 568 000 kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 93 procent, och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 7 procent. Investeringarna avser främst farledsinvesteringar samt investeringar för att förnya delar av isbrytarflottan. Investeringar görs även i bl.a. lotsbåtar, arbets- och sjömättingsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar m.m. samt it-system. Regeringen delar

Sjöfartsverkets bedömning av vilka investeringar som bör göras de närmaste åren.

Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2022–2024

Miljoner kronor

	2021	2022	2023	2024
	Prognos Budget Beräknat Beräknat			
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder	349	898	1 038	1 315
Isbrytning	37	4	286	1 149
Sjötrafikservice	5	5	5	5
Sjögeografisk information	9	1	3	2
Lotsning	65	12		5
Sjö- och flygräddning	4	15	6	183
Gemensamma funktioner	43	26	1	
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder	25	71	59	58
Isbrytning	6			
Sjötrafikservice	40	59	12	12
Sjögeografisk information	0	25	26	6
Lotsning	1	1	4	0
Sjö- och flygräddning	1	1	1	1
Gemensamma funktioner	3	2	7	7
Summa utgifter	590	1 118	1 448	2 744
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)			100	860
Egna medel	203	110	395	686
Bidrag/medfinansiering	310	850	844	1 114
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	77	159	109	84
Summa finansiering	590	1 118	1 448	2 744

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Luftfart

Anslagen

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får vidare användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* får användas för kapitalkostnader avseende investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll avseende statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2022 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 10 Budgetförslag för 2022 för luftfartsområdet

Miljoner kronor

	2021	2022
	Anslag	Förslag
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	365	129
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	231	299

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår totalt 129 miljoner kronor till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2022. Regeringen pekar på att behovet av temporära beredskapsflygplatser har ökat under pandemin och att detta framför allt gäller flygtransporter för hälso- och sjukvård. För att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter även under 2022 föreslår regeringen 40,8 miljoner kronor för att möjliggöra förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser. Dessa medel kan även användas till befintliga ordinarie beredskapsflygplatser om behov uppstår.

Regeringen föreslår totalt 299 miljoner kronor till anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2022. Ökningen består av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer. När det gäller hur anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* får användas har ändringar gjorts jämfört med förra årets budgetproposition (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) som innebär att det ändamål som nu anges är att anslaget får användas för kapitalkostnader avseende investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll avseende statliga åtaganden för flygtrafiktjänst. Tidigare angavs att ändamålet för anslaget var att det får användas till utgifter för statens trafikavtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal, för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal samt till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024. Regeringen föreslår även att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Regeringen pekar på att Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och att Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver civil och militär flygtrafikledning en route och svarar för flygplatstjänster, lufrumstjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras

genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. I november 2020 beslutades kommissionens genomförandeförordning om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin som reglerar ersättningen under 2020 och 2021. Enligt förordningen förs intäkterna från avgifterna för 2020 och 2021 upp som intäkter för Luftfartsverket, men faktisk betalning sker först under 2022–2026. För 2022 till 2024 avses ordinarie regler gälla. Regeringen pekar på att arbete pågår med att under hösten 2021 ta fram underlag för en ny svensk prestationsplan med förslag till kostnadsbas för uttaget. Beslut om en ny svensk prestationsplan väntas fattas under 2022 och kan då komma att få konsekvenser även för Luftfartsverkets intäkter för 2020 och 2021. På grund av effekterna av den pågående pandemin bedömer regeringen att Luftfartsverket behöver undantas från krav på räntabilitet och soliditet i syfte att underlätta myndighetens hantering av effekterna av pandemin under perioden 2021–2024. Regeringen pekar även på att det låga ränteläget, som påverkar pensionsskuldens utveckling, utgör en fortsatt belastning för Luftfartsverkets resultat och soliditet.

Luftfartsverkets rörelseintäkter för 2020 uppgick till 3 310 miljoner kronor jämfört med 3 071 miljoner kronor året före, medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 599 miljoner kronor 2020 jämfört med 3 070 miljoner kronor året före. Rörelseresultatet uppgick till 704 miljoner kronor 2020 jämfört med 13 miljoner kronor året före. Det redovisade resultatet (efter omvärdering av pensionsskulden) uppgick dock till minus 122 miljoner kronor jämfört med minus 31 miljoner kronor året före.

De flygtrafikrelaterade luftfartsintäkterna har ökat främst beroende på högre ersättning för pensionskostnader till följd av omvärdering av pensionskulden enligt nya beräkningsgrunder för 2020. Totalt har rörelsens kostnader minskat med 673 miljoner kronor jämfört med 2019, bl.a. som en konsekvens av avvecklingen av handelsbolaget NUAC och ett flertal externa kostnader som minskat genom direkta åtgärder och besparingar som gjorts med anledning av den pågående pandemin. Minskningen sker samtidigt som kostnaderna för personal ökade med 90 miljoner kronor jämfört med 2019, med anledning av överföring av tekniskt underhåll till egen regi i det nybildade bolaget Aviseq Critical Communications AB (Aviseq).

Vid utgången av 2020 uppgick det egna kapitalet till 638 miljoner kronor jämfört med 760 miljoner kronor året före. Soliditeten uppgick per den 31 december 2020 till 6 procent. Luftfartsverkets ekonomiska mål för 2020 var att räntabiliteten skulle vara minst 4 procent över en konjunkturcykel samt att soliditeten skulle uppgå till lägst 15 procent.

Finansiella befogenheter

Regeringens inriktning är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att

- under 2022 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor
- för 2022 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret
- låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy
- den bemyndigas att härvid låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Investeringsplan

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2022–2024 uppgår till totalt 2 054 000 000 kronor, varav anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 91 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 7 procent. Luftfartsverket gör fortfarande omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs i högsta grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrustning. Regeringen anger att den delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket för 2022–2024 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	2021	2022	2023	2024
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
ATM-utrustning	159	201	324	362
Radarutrustning	98	74	117	48

Kommunikationsutrustning	30	69	69	33
Radioutrustning	141	154	154	150
It	2	5	2	2
Byggnader	10	10	10	10
Övrigt	22	35	19	19
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
ATM-utrustning	16	17	17	17
Radarutrustning	3	3	3	3
Kommunikationsutrustning	16	16	16	16
Radioutrustning	16	16	16	16
Byggnader	7	7	9	9
It	2	5	2	2
Summa utgifter	521	611	757	686
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	463	548	695	624
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	59	63	62	62
Summa finansiering	521	611	757	686

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Internationell tågtrafik

Anslaget

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas för utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas för utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2022 i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik

Miljoner kronor

		2021	2022
		Anslag	Förslag
1:16	Internationell tågtrafik	5	45

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår en ökning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med totalt 40 miljoner kronor för 2022. Ökningen består av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade reformer.

*Lån till körkort***Anslaget**

Anslaget 1:19 *Lån till körkort* får användas för utgifter för lån till körkort för vissa personer.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2022 i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 13 Budgetförslag för lån till körkort*Miljoner kronor*

		2021	2022
		Anslag	Förslag
1:19	Lån till körkort	151	151

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 1:19 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2023–2025.

Regeringen pekar på att besluten om lån till körkort kan löpa över en längre period än det budgetår då beslut om lån fattas och medföra utbetalningar under kommande budgetår.

*Informationssamhället***Anslagen**

Anslaget 2:1 Post- och telestyrelsen får användas för myndighetens förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och post-tjänster. Anslaget får användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov t.ex. när det gäller tillgänglighet till kommunikation, utbildning och medier.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

Anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftssäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* får användas för Myndigheten för digital förvaltning förvaltningsutgifter.

Anslaget 2:7 *Digital förvaltning* får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen samt för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2022 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 14 Budgetförslag för 2022 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag		2021	2022
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	76	88
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136	136
2:3	Grundläggande betaltjänster	28	28
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	55	105
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 820	1 561
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	151	157
2:7	Digital förvaltning	68	196

Källa: Prop. 2021/22:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att 88 miljoner kronor anvisas till anslaget 2:1 Post- och telestyrelsen för 2022. I detta ingår en ökning med 6 miljoner kronor för administration av insatser för att i enlighet med svensk lagstiftning och EU-lagstiftning säkerställa att slutanvändare har tillgång till funktionellt internet och telefoni. Regeringen avser att ge Post- och telestyrelsen (PTS) i uppdrag att vidta åtgärder för att kunna genomföra den del av Sveriges återhämtningsplan som avser bredbandsutbyggnad. Arbetet ska bestå i att säkerställa processer för användning av medel och att tillhörande villkor motsvarar de krav som ställs i EU-förordningen om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens. Regeringen anser att PTS behöver tillföras

ytterligare medel för detta arbete och föreslår därför att anslaget ökas med 2 miljoner kronor för 2022.

Regeringen föreslår att 105 miljoner kronor anvisas till anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2022. Ökningen av anslaget med 50 miljoner kronor avser medfinansiering av EU-programmet Digital.

Regeringen föreslår totalt 1 561 miljoner kronor till anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2022. I detta ingår en minskning med 284 miljoner kronor med anledning av beslutade, föreslagna och aviserade reformer samt en ökning med 500 miljoner kronor till det nationella stödsystem som beslutades efter förslag i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). I förslaget till anslag ingår även 8 miljoner kronor för att i enlighet med svensk lagstiftning och EU-lagstiftning säkerställa att slutanvändare har tillgång till funktionellt internet och telefoni.

Regeringen föreslår totalt 157 miljoner kronor till anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2022. I detta ingår 3 miljoner kronor för att finansiera arbetet med de juridiska förutsättningarna för välfärdens digitalisering, 4,8 miljoner kronor för att finansiera analys och uppföljning av digitaliseringspolitiken och 2,4 miljoner kronor för att finansiera samordning av programmet för ett digitalt Europa.

Regeringen föreslår totalt 196 miljoner kronor till anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2022. I detta ingår en ökning med 50 miljoner kronor för att utveckla välfärdens digitala infrastruktur och 58,6 miljoner kronor för att uppfylla kraven i EU:s förordning om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster. Samtidigt minskas anslaget med 6 miljoner kronor för att finansiera analys och uppföljning av digitaliseringspolitiken och 3 miljoner kronor för att finansiera samordning av programmet för ett digitalt Europa.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 300 000 000 kronor 2023–2026. Enligt regeringen behövs bemyndigandet för att möjliggöra att det för verksamheten görs ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2023–2026.

Regeringen föreslår även att den bemyndigas att under 2022 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag

på högst 540 000 000 kronor 2023–2032. Enligt regeringen behövs be- myndigandet av samma skäl som ovan samt vid beslut om fleråriga projekt för utbyggnad av elektroniska kommunikationer.

Motionerna

Moderaterna

Maria Stockhaus m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2021/22:4052 att det krävs en fungerande infrastruktur för att bibehålla och fortsätta utveckla konkurrenskraften och att det därför är viktigt att vårda och stärka befintlig infrastruktur och att nya infrastrukturinvesteringar görs på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt som stärker transportsystemet. I yrkande 1 föreslår motionärerna sin anslaganvisning för 2022.

När det gäller anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfra- struktur* föreslår motionärerna en ökning med totalt 525 miljoner kronor. Motionärerna konstaterar att tågtrafiken alltjämt präglas av förseningar och flaskhalsar och föreslår därför en ökning med 250 miljoner kronor till stöd för järnvägsunderhåll (yrkande 4). Motionärerna anser att vägunderhållet – både det statliga och det enskilda – behöver förbättras i hela landet och föreslår därför en ökning med 250 miljoner kronor till stöd för vägunderhåll (yrkandena 2 och 3). Därutöver föreslår motionärerna en ökning av anslaget med 25 miljoner kronor till stöd för eftersök av vilt (yrkande 6).

Motionärerna framhåller att de icke-statliga flygplatserna med reguljär flygtrafik är centrala för tillväxten och för att hela Sverige ska leva och att dessa redan före coronakrisen kämpade med ekonomiska underskott. Motionärerna anser att stödet till de icke-statliga flygplatserna har varit för litet och kommit för sent och att detta är ett hot mot de regionala flygplatsernas överlevnad. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund en ökning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med 59 miljoner kronor (yrkande 5).

Motionärerna pekar på att den regionala kollektivtrafiken har drabbats mycket hårt av krisen då antalet resenärer har minskat samtidigt som kraven från Folkhälsomyndigheten om distansering har inneburit bibehållen turtäthet. Motionärerna påtalar att alternativen för regionerna för att kunna kompensera för bortfallet är minskad turtäthet eller kraftigt höjda biljettpriiser. Båda dessa alternativ vore dock skadliga för svensk ekonomi som är i behov av en rejäl återstart efter krisen. Till stöd för kollektivtrafiken föreslår motionärerna därför en ökning av anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* med 500 miljoner kronor (yrkande 7).

För 2022 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 084 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sverigedemokraterna

I kommittémotion 2021/22:3888 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) konstateras att den gemensamma infrastrukturen betingar ett stort värde som måste förvaltas långsiktigt. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2022.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med sammanlagt 500 miljoner kronor. Motionärerna anser att hela systemet med stadsmiljöavtal bör upphöra och att pengarna i stället ska omdisponeras till utveckling av vägar och järnvägar. Mot denna bakgrund föreslår de att en minskning ska göras med 1 450 miljoner kronor för stadsmiljöavtalen. Motionärerna föreslår att 975 miljoner kronor ska anslås till att tidigarelägga projektering och byggande av ny järnväg och att 645 miljoner kronor ska användas till utbyggnad och nybyggnad av det statligt ägda vägnätet. Enligt förslaget ska 300 miljoner kronor användas till att etablera tio kontrollplatser för tung trafik och 20 miljoner kronor för att installera cabotagekontroller. I förslaget ingår även 10 miljoner kronor för kulturskyltning längsmed vägarna.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 500 miljoner kronor. Motionärerna pekar på att det under en längre tid har saknats medel till att underhålla det statliga vägnätet och att dessa brister i underhållet kan leda till skenande kostnader om själva vägkroppen skadas. Enligt förslaget ska 250 miljoner kronor av ökningen användas till underhåll av det statliga vägnätet. Motionärerna pekar vidare på att järnvägsunderhållet i Sverige har varit underfinansierat under en längre tid och att det därför behövs en kraftig satsning på detta. Enligt förslaget ska 250 miljoner kronor av anslagsökningen användas för detta ändamål.

För anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* föreslår motionärerna en ökning med 250 miljoner kronor. Detta särskilda stöd till regionala icke-statliga flygplatser tillförs mot bakgrund av coronakrisens effekter och till ersättning för kostnader kopplade till jourverksamheten.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med totalt 500 miljoner kronor. Enligt förslaget ska 100 miljoner kronor av de anslagna medlen användas som stöd till Sjöfartsverket för införandet av miljöstyrande farledsavgifter. Vidare ska 275 miljoner kronor användas för att täcka kostnaderna för ett statligt övertagande av kostnaderna för isbrytning samt till att sänka farledsavgifterna på de inre vattenvägarna för att stimulera ökad trafik på dessa leder. Enligt förslaget ska även 50 miljoner kronor användas till fördjupning av farleder, med särskilt fokus på inloppet till Luleå hamn. Vidare ska 25 miljoner kronor gå till stöd för säkerhetsutrustning och logistik kring torrhamnar och 25 miljoner kronor till nykterhetsåtgärder i hamnar, kopplat till infrastrukturen kring alkobommar. Slutligen anslås 10 miljoner kronor för det inkomstbortfall som ett avskaffande av stämpelskatten medför samt 15 miljoner kronor för att återställa nettomodellen till 100 procent.

Motionärerna anser att Sverige har ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen än av att kunna ta sig till Europa med tåg. Mot denna

bakgrund föreslås en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 45 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 50 miljoner kronor. Motionärerna framhåller att bredband på landsbygden är en grundförutsättning för en befolkning som blir alltmer beroende av en snabb och stabil internetuppkoppling för såväl arbete som fritid.

Utöver detta föreslår motionärerna även ett antal nya anslag.

Motionärerna föreslår 50 miljoner kronor till det nya anslaget *Näringslivspott för järnvägsanslutningar till industrier* utöver den ordinarie budgetramen. Enligt motionärerna syftar denna näringslivspott som Trafikverket ska ges mandat att disponera till att kunna nyttjas för att bygga järnvägsanslutningar till nya och etablerade industrier/lagerhållare.

Motionärerna föreslår också ytterligare 250 miljoner kronor i stöd till ett nytt anslag, *Näringslivspott till stöd för vägsanslutningar till industrier*.

Motionärerna pekar vidare på att de enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät samtidigt som de bidrag från Trafikverket för underhåll av vägar som enskilda väg huvudmän har möjlighet att söka inte räcker till för att täcka behovet. Motionärerna föreslår därför att det ska anslås 50 miljoner kronor till ett nytt anslag, *Bidrag till underhåll av enskilda vägar* för ändamålet.

Motionärerna pekar slutligen på att Sverige saknar beredskap för större skogs- och markbränder. För att minska landets sårbarhet föreslår motionärerna att det anslås 110 miljoner kronor till det nya anslaget *Inköp av två brandflygplan*.

För 2022 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 2 215 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet

Anders Åkesson m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2021/22:4135 att en väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet och att det likaledes är viktigt att näringslivets godstransporter fungerar. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2022.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med totalt 300 miljoner kronor. I detta ingår 250 miljoner kronor för att förstärka underhållet av det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Vidare ingår 50 miljoner kronor till följd av en särskild satsning riktad mot enskilda vägar där ett viktigt fokus bör vara plogning, men också tjälsäkring och insatser för att stärka bärigheten.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* med 9 898 000 kronor, detta mot bakgrund av att motionärerna vill att Statens väg- och transportforskningsinstitut ska ges i uppdrag att premiера jämställdhetsaspekter inom trafiksäkerhet.

Motionärerna vill vidare se en kraftigt ökad och långsiktig finansiering av stödsystemet för utbyggnad av bredband och föreslår därför en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 500 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår en sänkning av pris- och löneomräkningen, vilket påverkar några av de anslag inom utgiftsområdet som räknas upp med denna. Sänkningen innebär att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 2 178 000 kronor, anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 6 153 000 kronor, anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med 98 000 kronor och anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas med 443 000 kronor.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag införs, *Upprustning av kommunal vägbelysning*, och att detta tillförs 200 miljoner kronor. För att stimulera kommunernas arbete med att underhålla, byta och behålla vägbelysning även på mindre orter föreslår motionärerna att ett statligt investeringsstöd införs för detta ändamål. På motsvarande vis framför även Anders Åkesson m.fl. (C) i kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 61 att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner ska förbättra omfattningen av och standarden på det svenska vägbelysningsnätet.

För 2022 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 001 026 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framhåller i partimotion 2021/22:3189 visionen för infrastrukturpolitiken om ett jämlikt samhälle. Motionärerna pekar samtidigt på att världen befinner sig i ett klimatnödläge och att transportsystemet behöver ställas om till tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter. I motionen föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2022.

Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 4 670 miljoner kronor. Motionärerna vill att investeringar i ny infrastruktur ska riktas till klimatvänliga transportslag och satsningar på järnväg och cykelinfrastruktur. Motionärerna vill prioritera trimningsåtgärder som förbättrar tillgängligheten och styr trafiken mot mindre energiintensiva trafikslag och till kollektivtrafiken. Det finns enligt motionärerna ett stort behov av ett antal satsningar inom det regionala järnvägsnätet, och brister i cykelinfrastrukturen som hindrar ökad cykling både i städer och på landsbygden kräver en stadig statlig finansiering.

Motionärerna föreslår en ökning med totalt 4 010 miljoner av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Motionärerna framhåller att underhållet av järnvägsinfrastrukturen är eftersatt och förorsakar störningar i trafiken som påverkar både person- och godstransporter negativt. För att komma upp till en nivå som åtgärdar underhållsskulden både på stambanorna och på de regionala banorna vill motionärerna se en ökning av anslaget och föreslår därmed att ytterligare 2 500 miljoner kronor tillförs. För att stödja

järnvägsbranschens återhämtning efter pandemin vill motionärerna halvera banavgifterna och föreslår därmed att anslaget ökas med 1 010 miljoner kronor. Motionärerna pekar vidare på att underhållet på vissa delar av vägnätet är mycket eftersatt och att det därför behövs ökade medel för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Motionärerna vill rikta satsningarna särskilt mot vidmakthållande av vägnätet på landsbygden och föreslår därmed en ökning av anslaget med 500 miljoner kronor.

Motionärerna hänvisar till uppgifter från Trafikverket om att låneramen kopplad till investeringsbehov av nattågsfordon som används i den upphandlade nattågstrafiken successivt behöver ökas. Motionärerna pekar på att de vagnar som finns i dag är ålderstigna och slitna och föreslår därför en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 390 miljoner kronor för investeringar i vagnar och lok för förbättrade nattåg.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* med 3 000 miljoner kronor. Motionärerna pekar på att resandet har sjunkit kraftigt under coronapandemin och att detta har orsakat ett stort intäktsstopp för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Motionärerna vill att branschen ska kompenseras för förlusterna även 2022. Det ökade anslaget ska enligt motionärerna också riktas till drift av kollektivtrafik i glesbygd och på landsbygden i form av t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik, bybussar och där så är lämpligt även linjetrafik.

Motionärerna pekar på att takten i utbyggnaden av fiberbroadband har stannat av de senaste åren och framhåller att det är mycket angeläget att den digitala klyftan minskas och att även landsbygden ges digitala förutsättningar för framtida välfärd och stärkt beredskap. Mot denna bakgrund föreslår motionärerna en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 450 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår vidare fem nya anslag.

För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna föreslår motionärerna ett nytt anslag, *Anslagsstöd Sjöfartsverket*, och att det ska tillföras 600 miljoner kronor. Motionärerna pekar på att Sjöfartsverket har stora ekonomiska problem som de inte har möjlighet att lösa på egen hand och att intäkterna varierar med konjunkturer. Vidare har coronapandemin påverkat intäkterna kraftigt. För en stabil ekonomi i framtiden behöver enligt motionärerna det statliga finansieringsansvaret bli tydligt så att Sjöfartsverket inte tvingas att enbart förlita sig på osäkra inkomster från sjöfartsavgifter. Ett motsvarande förslag framförs även av Jessica Thunander m.fl. (V) i kommittémotion 2021/22:3195 yrkande 14 om att regeringen bör inkludera anslagen till Sjöfartsverket bland de anslag som räknas upp årligen i regeringens budget.

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) föreslår vidare i partimotion 2021/22:3189 att ytterligare ett nytt anslag, *Stöd till tågfärjor*, ska införas och att det ska tillföras 100 miljoner kronor. Transporterna med tågfärjan i Trelleborg till Tyskland behöver enligt motionärerna öka markant för att förbindelsen ska bära sig ekonomiskt på lång sikt. Motionärerna hänvisar även till att Trafikverket har

uttalat att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tågfarjan ska kunna upprätthållas.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, ska tillföras totalt 120 miljoner kronor. Motionärerna pekar på att det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen och att det samtidigt råder brist på bantekniker, spårsvetsare samt el-, signal- och teletekniker som kan göra detta. För att möjliggöra detta föreslås Trafikverket få ett utökat anslag med 110 miljoner kronor för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år. Inom sjöfarten handlar det enligt motionärerna framför allt om att möjliggöra för redan yrkesverksamma som nu blivit arbetslösa att få fortbildning för att kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter. För detta föreslår motionärerna ett tillskott på 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Godspendlar*, införs och ska tillföras 100 miljoner kronor. Motionärerna menar att den politiska ambitionen att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart inte har fungerat. Ett sätt att i närtid kunna stimulera en överflyttning vore enligt motionärerna att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspendlar.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Konverteringsstöd för begagnade bilar*, ska anvisas 100 miljoner kronor 2022. Enligt förslaget ska en konverteringspremie utbetalas till de som konverterar en befintlig fossil-driven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Motionärerna pekar på att Sverige behöver öka omställningstakten för att uppnå fossilfria transporter och att många inte har råd att köpa nya miljövänliga bilar och därmed ta del av befintlig klimatbonus. För många, inte minst på landsbygden, saknas dessutom alternativa möjligheter till bilen som att resa kollektivt.

För 2022 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 13 540 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Kristdemokraterna

I kommittémotion 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) betonas att bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. I yrkande 1 föreslår motionärerna anslagsanvisning för 2022.

Motionärerna framför att Trafikverket bör ges i uppdrag att i samarbete med kommuner och regioner arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror (yrkande 77). För att öka säkerheten vid järnvägsstationer föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 10 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska ökas med sammanlagt 355 miljoner kronor. I detta

ingår en ökning med 1,5 miljarder kronor för att öka vägunderhållet, en ökning av bidraget för drift av enskilda vägar med 125 miljoner kronor och en ökning med 130 miljoner kronor för bärighet och tjälsäkring. Motionärerna föreslår samtidigt en minskning av anslaget med 400 miljoner kronor för miljökompensation till järnvägen och regeringens föreslagna engångssatsning om 1 miljard kronor för ett ökat underhåll av järnvägen. Motionärerna framhåller särskilt behovet av resurser för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden (yrkande 23).

Motionärerna anser att nya isbrytare bör finansieras via anslag (yrkande 40). Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* med 175 miljoner kronor. I detta ingår 220 miljoner kronor för att finansiera anskaffningen och driften av isbrytare samtidigt som anslaget föreslås minskas med 45 miljoner kronor när det gäller uppdatering av Sjöfartsverkets övriga flotta.

Motionärerna framhåller i likhet med vad som även anförs i kommittémotion 2021/22:4219 yrkande 15 att de vill värna de regionala flygplatserna och deras fortlevnad. Motionärerna föreslår därför en ökning med 100 miljoner kronor till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*.

Motionärerna framhåller behovet av att främja trafiksäkerhet för cykling (yrkande 57). För att förbättra trafiksäkerheten relaterad till cyklister och det tillhörande forskningsläget föreslår motionärerna att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ökas med 10 miljoner kronor till verksamheten vid myndighetens cykelcentrum.

Motionärerna pekar på att sjöfartsstödet är en del i att skapa goda och konkurrenskraftiga förutsättningar för svensk sjöfart och innebär att de kostnader som arbetsgivare i sektorn har för arbetsgivaravgifter och sociala avgifter återbetalas. Detta kallas ibland för nettomodellen. Motionärerna påtalar att stödet sänktes med 1 procent under början av 2020 och anser att detta var olyckligt. Motionärerna vill att nivån i nettomodellen återinförs och föreslår därför en ökning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med 17 miljoner kronor.

Motionärerna avvisar regeringens satsning på internationell tågtrafik och föreslår därför en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 45 miljoner kronor.

Motionärerna framhåller behovet av en fortsatt utbyggnad av bredband (yrkande 78). Motionärerna föreslår en ökning av anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* med 100 miljoner kronor.

Till stöd för utbyggnaden av infrastruktur till det kommande elflyget föreslår motionärerna ett nytt anslag, *Stöd för utbyggd infrastruktur elflyg*, och att detta tillförs 100 miljoner kronor.

För 2022 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 822 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Liberaterna

Helena Gellerman m.fl. (L) föreslår i kommittémotion 2021/22:3957 en anvisning av anslagen inom utgiftsområde 22 för 2022.

Motionärerna föreslår en satsning för att anpassa vägnätet för längre lastbilar och att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* därmed ökas med 30 400 000 kronor.

Motionärerna konstaterar vidare att det behövs en insats för att förbättra standarden på vägar där hastighetsbegränsningen av trafiksäkerhetsskäl har behövt sänkas från 90 kilometer i timmen till 80 kilometer i timmen. Motionärerna föreslår därför att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 683 000 000 kronor för detta ändamål.

För att förstärka utbyggnaden av bredband föreslår motionärerna att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 900 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

I syfte att öka effektiviseringen av den statliga förvaltningen föreslår motionärerna vidare att den årliga schablonmässiga pris- och löneomräkningen reduceras med 20 procent på vissa myndigheter enligt följande:

- anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 2 900 000 kronor
- anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 100 000 kronor
- anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 8 200 000 kronor
- anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med 100 000 kronor
- anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas med 600 000 kronor.

För 2022 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 601,5 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Sverige behöver en ny kurs. Riksdagen har ställt sig bakom det som finansutskottets majoritet anför i betänkande 2021/22:FiU1 s. 56 f. om riktlinjerna för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken. De riktlinjerna gäller också som utgångspunkt för trafikutskottets ställningstagande i detta betänkande.

Regeringens förslag i budgetpropositionen till anslag för 2022 innebär att sammanlagt ca 76 965 miljoner kronor anvisas för utgiftsområde 22, varav 74 694 miljoner kronor till transportpolitiken och 2 271 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 28 oktober 2021 ställde sig trafikutskottet bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yttr. 2021/22:TU1y). Moderaterna, Sverigedemokraterna,

Centerpartiet, Vänsterpartiet, Kristdemokraterna och Liberalerna lämnade avvikande meningar.

Ledamöterna från Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna har under utskottets beredning av ärendet justerat sina yrkanden jämfört med sina respektive motioner och lagt fram ett gemensamt förslag som inom utgiftsområde 22 inte skiljer sig från vad som föreslås i budgetpropositionen.

Utskottet ställer sig därför bakom det förslag som regeringen presenterar i budgetpropositionen för utgiftsområde 22. Kommunikationer när det gäller storleken på medelstilldelningen för anslagen, anslagsvillkor, anslagsändamål, bemyndiganden m.m. och utskottet föreslår därmed bifall till propositionens förslag.

I det följande redovisas utskottets ställningstagande till regeringens förslag i budgetpropositionen till medelsfördelning och till de frågor som har förts fram i motioner i samband med lämnade förslag till alternativa medelsanvisningar. Då ledamöterna från Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna under utskottets beredning har frånfällt yrkandena i de egna budgetmotionerna finner utskottet inte någon anledning att i detta sammanhang fördjupa sig närmare kring dessa anslagsförslag.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Utskottet vill inledningsvis liksom tidigare år framhålla vikten av en väl fungerande infrastruktur som bidrar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Välriktade investeringar i transportinfrastrukturen är en grundläggande del av samhällsbygget som skapar framtidstro och förbättrar tillgängligheten till bostäder, arbete, service och kultur. Samtidigt vill utskottet understryka att transportsystemets utveckling är central för att Sveriges klimatmål ska kunna nås.

Den nationella plan för transportinfrastruktur som gäller nu och fram till dess att beslutet om en ny nationell plan fattas beslutades den 31 maj 2018 och redovisas närmare i skrivelsen 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029. Planen innebar en angelägen ambitionshöjning jämfört med tidigare år till följd av en höjd planeringsram. Det föreslagna anslaget för 2022 för satsningar på utveckling av statens infrastruktur har sin grund i denna ekonomiska ram.

Utskottet vill därtill påminna om att riksdagen i juni 2021 beslutade om ytterligare förstärkningar (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). När det gäller resurser till utveckling av det statliga transportsystemet innebär beslutet en långsiktig ekonomisk ram på 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033, varav 437 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet. Jämfört med gällande planperiod 2018–2029 innebär den nya ekonomiska ramen en ökning med 20,9 procent i fasta priser. Förslaget

innebär även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033.

Efter riksdagsbeslutet om ekonomiska ramar har arbetet med den s.k. åtgärdsplaneringen fortsatt. Det innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen identifieras. Regeringen beslutade den 23 juni 2021 att ge Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Uppdraget redovisas till Regeringskansliet senast den 30 november 2021 och regeringen planerar att besluta om en ny nationell plan under 2022, vilket utskottet emotser med stort intresse.

Om godspendlar

När det gäller motionsförslaget om ett statligt stöd till godspendlar på järnväg kan utskottet notera att infrastrukturministern i ett interpellationssvar som lämnades i november 2020 om att inrätta godspendlar för transporter på järnväg (ip. 2020/21:126) hänvisade till att regeringen har tagit initiativ kring detta, bl.a. som del i verkställandet av den nationella godstransportstrategin. Ministern pekade även på att för 2020 har en miljökompensation på 200 miljoner kronor tillförts med syftet att flytta över godstransporter från väg till järnväg och att regeringen för 2021 har föreslagit en utökning så att 400 miljoner kronor årligen avsätts för en fortsatt miljökompensation under perioden 2021–2025. Vidare konstaterades att Trafikverket har uppdraget att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter och föra dialog med olika aktörer om möjligheterna att på olika sätt få till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Trafikverket har även undersökt vilka hinder som finns för ökade intermodala järnvägstransporter och beskrivit vad som kan göras. Ministern pekade också på att en ny godspendel sedan september 2020 kör en gång i veckan mellan Oslo och Göteborgs hamn och att hamnen har som ambition att öka antalet avgångar till tre per vecka och därefter till fem avgångar per vecka. Ministern framhöll slutligen sin ambition att fortsätta arbeta för att underlätta för att fler godstransporter ska kunna genomföras med tåg.

Om anpassningar av vägnätet för längre lastbilar

När det gäller motionsförslaget om en satsning för att anpassa vägnätet för längre lastbilar kan utskottet konstatera att det återkommande har behandlat motionsförslag om detta och att riksdagen även har beslutat om tillkännagivanden på området. Utskottet noterar vad som anges i budgetpropositionen om att det har genomförts bärighetsåtgärder för att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten och att huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna som är dimensionerade för att klara tunga laster. Utskottet noterar vidare redovisningen av att 96 procent av det statliga vägnätet håller de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4 och att

mer än 99 procent av trafikarbetet går på dessa vägar. Utskottet konstaterar också att det i den nationella planen för transportinfrastrukturen har fördelats medel för bärighetsåtgärder för en angelägen och successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. Under 2020 öppnades för hela det statliga vägnätet ytterligare ca 6 400 kilometer för BK4, utöver de ca 19 700 kilometer som öppnats tidigare. Detta medför att ca 26 procent av det statliga vägnätet öppnats för BK4.

Om satsningar på cykel

Utskottet påminner om att satsningar på cykel i trinnings- och miljöåtgärder ingår i den nuvarande nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 och innebär ett tillskott med ca 1 500 miljoner kronor. Dessa satsningar innebär bl.a. att Trafikverket kan genomföra åtgärder för att möjliggöra pendling med cykel inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter och skapa sammanhängande stråk. Utskottet vill samtidigt peka på det som framhålls i Trafikverkets uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen perioden 2022–2033 om behovet av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet. Utskottet noterar att Trafikverket enligt uppdraget också ska föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i länsplanerna.

Om konverteringsstöd för begagnade bilar

När det gäller motionsförslaget om konverteringsstöd för begagnade bilar påminner utskottet om att ett liknande förslag behandlades av utskottet under våren 2021 (bet. 2020/21:TU9). Utskottet anser liksom tidigare att det är positivt att regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett konverteringsstöd. Utskottet vill vidare uppmärksamma att det inom utgiftsområde 20 föreslås att en premie för konvertering av bilar från fossil drift till biodrivmedel eller biogas bör införas 2022 för att minska utsläppen från den befintliga fordonsflottan. För att stimulera omställningen till hållbara förnybara bränslen föreslås därför en ekonomisk kompensation för merkostnaden som uppstår för bilägare vid besiktning av en bil som drivs med gas jämfört med andra drivmedel.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets fortsatta funktionalitet och tillgänglighet. Utskottet ställer sig bakom att det för 2022, utöver 265,5 miljoner kronor med anledning av den senaste infrastrukturpropositionen, tillförs ytterligare 750 miljoner kronor för vidmakthållande av transportinfrastrukturen genom en extra satsning på infrastruktur med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Det utökade vägunderhållet ska främja en hållbar regional utveckling och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd. Likaså ställer sig utskottet

bakom en förstärkning av järnvägsunderhållet med 1 000 miljoner kronor för 2022.

När det gäller satsningar för att förstärka såväl väg- som järnvägsunderhållet vill utskottet påminna om att riksdagen hösten 2017 beslutade om totalt 300 miljoner kronor till vägunderhåll under perioden 2018–2020 med syftet att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor i Sveriges gles- och landsbygder (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). Riksdagen har därefter med anledning av förslag i vårandringsbudgeten för 2019 beslutat att satsa totalt 122 miljoner kronor på underhåll, varav 66 miljoner kronor till bidrag för drift av enskilda vägar (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, rskr. 2018/19:288). Efter förslag i budgetpropositionen för 2020 beslutade riksdagen att förlänga och utöka satsningen på statsbidrag till enskild väghållning till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Efter förslag i en extra ändringsbudget våren 2020 avsattes 300 miljoner kronor, riktat till vägunderhåll på landsbygden och efter förslag i budgetpropositionen för 2021 satsas ytterligare 500 miljoner kronor årligen under perioden 2021–2023 för vägunderhåll på landsbygden. Utskottet ser positivt på dessa satsningar och anser att en väl fungerande väginfrastruktur ökar landsbygdens tillgänglighet och konkurrenskraft men också säkrar väl fungerande vägtransporter i hela landet, vilket är viktigt för såväl den nationella som den regionala tillväxten.

Vad gäller järnvägsunderhåll påminner utskottet om att riksdagen med anledning av förslag i vårandringsbudgeten för 2019 beslutade att satsa totalt 122 miljoner kronor på underhåll, varav 56 miljoner kronor till järnvägsunderhåll på landsbygden för att främja godstransporter (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, rskr. 2018/19:288). Efter förslag i budgetpropositionen för 2020 förlängdes och utökades satsningen på järnvägsunderhåll på landsbygden till 100 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Efter förslag i en extra ändringsbudget våren 2020 avsattes 720 miljoner kronor till järnvägsunderhåll. Satsningen genomfördes som en följd av den pågående pandemin. Efter förslag i budgetpropositionen för 2021 satsades ytterligare 500 miljoner kronor årligen under perioden 2021–2023 på underhåll av statliga järnvägar i hela landet. Dessa medel bidrar till att stärka järnvägens tillförlitlighet och möjligheter till klimatsmarta transporter av både gods och människor.

När det gäller vidmakthållande av vägar och järnvägar vill utskottet slutligen peka på att det i uppdraget till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 anges att Trafikverket särskilt ska redovisa vilka effekter och konsekvenser föreslagna satsningar bedöms få för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet. Effekter ska beskrivas för såväl regional som långväga person- och godstrafik och förslaget till plan ska även redogöra för vilka större reinvesterings- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras. Enligt direktiven ska

inriktningen vid planering av underhållsåtgärder vara att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll. Vidare ska Trafikverket vid planering av åtgärder utgå från långsiktig hållbarhet i alla dess dimensioner, miljömässig, social och ekonomisk, inklusive samhällsekonomisk lönsamhet. Det är därmed viktigt att beakta anläggningens livscykel, däribland klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen. Åtgärder ska även planeras och genomföras med en välavvägd balans och med hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet samt att miljömålen nås. I direktiven framhålls att en robust och pålitlig järnvägsanläggning, för såväl det hög- som det lågtrafikerade järnvägsnätet, är en av flera förutsättningar för överflyttning av transporter från väg till järnväg. Vidare ska Trafikverket vid planering av underhållsåtgärder i vägnätet särskilt beakta behovet av att såväl hög- som lågtrafikerade vägar underhålls och särskilt beakta behovet av att underhålla vägar i det perifera vägnätet. Utskottet välkomnar den redovisade inriktningen.

Om banavgifter på järnväg

Utskottet har återkommande behandlat motionsförslag om sänkta banavgifter, senast våren 2021 (bet. 2020/21:TU16). Utskottet konstaterade då att regleringen av uttaget av avgifter i järnvägslagen (2004:519) grundar sig på EU-rättsliga regler och att dessa regler har omarbetats bl.a. genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), som bl.a. anger att banavgifterna minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Utskottet pekade vidare på att regeringen tidigare har uttalat att möjligheterna att vidta mer genomgripande åtgärder när det gäller banavgifter är begränsade av att banavgiftsuttaget utgår från EU-lagstiftning. Utskottet pekade även på att Transportstyrelsen har uppgett att intäkterna från banavgifterna motsvarade 18 procent av Trafikverkets kostnader för drift och underhåll 2017 och att de svenska banavgifterna enligt Transportstyrelsen hör till de lägsta i Europa.

Utskottet noterar att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt i mars 2021 pekade på minskade banavgifter under 2020 jämfört med året innan och att detta beror på minskad trafik under covid-19-pandemin (ip. 2020/21:505). Statsrådet pekade vidare på att EU till följd av pandemin har öppnat för möjligheten att som en krisåtgärd sänka banavgifter. Regeringen har sedermera i höständringsbudgeten 2021 förslagit en ändring i järnvägslagen som möjliggör en tillfällig nedsättning av banavgifterna som omfattar den del av järnvägsinfrastrukturen som Trafikverket förvaltar (prop. 2021/22:2). Regeringen pekar på att spridningen av covid-19 har drabbat operatörer av såväl persontrafik som godstrafik på järnväg. För att mildra de ekonomiska konsekvenserna och kompensera för sänkningen av operatörernas banavgifter föreslås därför en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* under innevarande år med 1 370 miljoner kronor.

Om bidrag till underhåll av enskilda vägar

De enskilda vägarna är en stor del av vägnätet i landsbygden och de spelar en stor och viktig roll i vägtransportnätet då de utgör kapillärer som ansluter mot de större statliga vägarna. Det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. De anslagna medlen till bidrag för drift av enskild väg utgör därför en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och det rörliga friluftslivet.

Satsningar på bärlighet och tjälsäkring på det enskilda vägnätet är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Utskottet påminner i sammanhanget om att satsningen på statsbidrag till enskild väghållning förlängdes genom budgetpropositionen för 2020 och utökades till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022, dvs. sammanlagt 354 miljoner kronor. Utskottet vill vidare framhålla att det genom riksdagens beslut med anledning av den senaste infrastrukturpropositionen fastställdes en utökad planeringsram för 2022–2033 för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärlighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

Om upprustning av kommunal vägbelysning

Med anledning av motionsförslaget om upprustning av kommunal vägbelysning vill utskottet peka på att Sveriges kommuner och regioner (SKR) och Trafikverket i oktober 2017 kom överens om en övergripande inriktning för hur kommunal belysning på statlig väg ska ägas och förvaltas. Enligt Trafikverket har myndigheten fått frågor om att ta över ägandeskapet för kommunal belysning som står längs statlig väg. Mot denna bakgrund gjorde Trafikverket i samarbete med SKR en pilotstudie under 2019–2020 i form av en kartläggning för att ta reda på vilka konsekvenser ett övertagande skulle få och vilket skick som belysningen är i. Pilotstudien visade att stora delar av belysningsanläggningarna vid statlig väg är i dåligt skick eller placerade där de inte gör någon nytta. Det handlar om ungefär hälften av de anläggningar som ägs av kommuner och cirka en tredjedel av den statligt ägda belysningen.

Utskottet noterar i sammanhanget Trafikverkets beslut från 2020 att inget övertagande är aktuellt under planperioden 2018–2030. Planen revideras vart fjärde år, men Trafikverket bedömer inte att kostnader för eventuella övertaganden av belysningsanläggningar kommer att rymmas inom den lagda ramen.

Kollektivt resande

Om upprätthållande av kollektivt resande

När det gäller frågan om bidrag för upprätthållande av kollektivt resande vill utskottet påminna om att riksdagen i juni 2020 med anledning av förslag i en extra ändringsbudget för 2020 beslutade om att införa ett nytt tillfälligt bidrag

för upprätthållande av kollektivtrafik. Därmed uppfördes det nya anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* på statens budget (prop. 2019/20:167 utg.omr. 22, bet. 2019/20:FiU60, rskr. 2019/20:366). Som skäl för behovet av stöd pekade regeringen på att spridningen av covid-19 hade fått mycket stora konsekvenser för samhället och den ekonomiska tillväxten och att detta även fortsättningsvis bedömdes få betydande konsekvenser och att det därför fanns behov av ytterligare åtgärder för att mildra de negativa effekterna för näringsliv och samhälle.

Utskottet delar den bedömning som görs i budgetpropositionen för 2022 att det finns ett fortsatt behov av stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att kunna upprätthålla ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik för att undvika trängsel och ökad smittspridning. Utskottet ställer sig därför bakom att 1 miljard kronor tillförs anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik*.

Utskottet noterar även det svar som infrastrukturministern lämnade på en skriftlig fråga i januari 2021 om kompensation till kollektivtrafiken för ekonomiska bortfall till följd av restriktionerna under coronapandemin. Av svaret framgår att ett särskilt stöd på sammanlagt 5 miljarder kronor har inrättats för att regioner och kommuner ska kunna upprätthålla kapaciteten i kollektivtrafiken (fr. 2020/21:1211).

Om nattågstrafik

När det gäller motionsförslaget om ökade investeringar i nattågsfordon noterar utskottet att regeringen i budgetpropositionen anger att den ser ett behov av nya lok och vagnar till den nattågstrafik till och från övre Norrland och Jämtland som staten upphandlat. Utskottet påminner också om att Trafikverket har i uppdrag att ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik samt att förvalta och hyra ut järnvägsfordon till i första hand järnvägsföretag som staten ingår trafikeringsavtal med, och i andra hand andra järnvägsföretag. Av budgetpropositionen framgår att den totala investeringen kommer att fastställas efter genomförd upphandling och medföra att Trafikverkets upplåning ökar 2022–2027.

Sjöfart

Om anslagsstöd till Sjöfartsverket

När det gäller motionsförslaget om anslagsstöd till Sjöfartsverket vill utskottet anföra följande. Som framgår av budgetpropositionen minskade Sjöfartsverkets avgiftsintäkter under 2020 jämfört med året före till följd av en minskande fartygstrafik i spåren av pandemin. Sjöfartsverket gjorde trots det ett rörelseresultat på ca 181 miljoner kronor under 2020 och merparten av resultatet sätts av i bokslutsdispositioner. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till ca 13 miljoner kronor. Regeringen konstaterar i budgetpropositionen att orsaken till det positiva resultatet trots fallande

avgiftsintäkter främst är det kapitaltillskott som genomfördes i juni 2020 på 300 miljoner kronor (prop. 2019/20:187 utg. omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366), men att det även beror på låga bränslekostnader och låga kostnader för isbrytningsverksamheten till följd av en mycket mild vinter 2019/20.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att riksdagen även i juni 2021 beslutade om ett tillskott till Sjöfartsverket med 130 miljoner kronor som får användas för att förstärka Sjöfartsverkets ekonomi till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 (prop. 2020/21:208, bet. 2020/21:FiU52, rskr. 2020/21:422.) Resurstillskottet motiverades med att fartygstrafiken hade minskat avsevärt med anledning av spridningen av covid-19 och att sjöfartsnäringen och rederier som bedriver passagerar- och kryssningstrafik hade drabbats mycket hårt av pandemins effekter. Detta hade resulterat i kraftigt minskade avgiftsintäkter, vilket fått stora negativa konsekvenser för Sjöfartsverkets ekonomi. Tillskottet motiverades även med att Sjöfartsverket har små möjligheter att på kort sikt minska utgifterna, bl.a. eftersom samtliga farleder, slussar och lotsstationer behöver vara tillgängliga dygnet runt årets alla dagar. Vidare framhölls att Sjöfartsverket även behöver upprätthålla beredskapen inom sjö- och flygräddning och under vintersäsongen assistera fartyg genom isbelagda farvatten. För att säkerställa att Sjöfartsverkets verksamhet, och därigenom fartygstrafiken till svenska hamnar, kan upprätthållas behövdes ett ekonomiskt tillskott till myndigheten.

Utskottet vill understryka vikten av en väl fungerande sjöfart för bl.a. handel och näringsliv liksom behovet av överflyttning av godstransporter till sjöfart. Utskottet kan i likhet med regeringen konstatera att Sjöfartsverket har en svag ekonomisk ställning och att pandemin har medfört ytterligare påfrestningar på ekonomin. Riksdagen har därför som nämnts ovan beslutat om angelägna extratillskott till Sjöfartsverket under 2020 och 2021 för att mildra effekterna av pandemin. Utskottet ställer sig samtidigt bakom förslaget i budgetpropositionen att ytterligare medel ska tillföras Sjöfartsverket genom anslagen för ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål samt ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur för att bl.a. möjliggöra investeringar i myndighetens fartygs-, båt- och helikopterflottor som det finns behov av. Utskottet anser att en bättre ekonomisk ställning för Sjöfartsverket även ger myndigheten bättre förutsättningar att vidmakthålla den infrastruktur och den service som myndigheten ansvarar för, vilket också stärker sjöfartsnäringen och därmed transportsystemets klimatomställning.

Om stöd till tågfärjor

Mot bakgrund av motionsförslaget om stöd till tågfärjor kan utskottet konstatera att den svenska tågfärjetrafiken har funnits länge men att den har minskat i betydelse allteftersom broar och tunnlar har byggts. Öppnandet av fasta förbindelser som t.ex. Öresundsbron och broarna som länkar samman de danska öarna med varandra har betytt billigare, smidigare och snabbare järnvägstransporter. Den gränsöverskridande järnvägsgodstrafiken mellan

Sverige och kontinenten använder till största delen rutten via Öresundsbron och Danmark. Järnvägsfärjorna från Ystad och Trelleborg till olika hamnar på kontinenten har således under flera år haft vikande volymer.

Infrastrukturministern anförde i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:646) i april 2021 att det är ett bekymmer när många aktörer inom näringslivet väljer att använda järnvägstransporter enbart över Öresundsbron och så småningom Fehmarn Bält. Statsrådet varnade för att logistikkedjan kan innebära att man undergräver finansiering och ekonomi för de andra alternativen, inte minst viktiga hamnar i Skåne, vilket innebär att man förlorar redundans, ersättningar och alternativ. Utskottet delar denna farhåga och välkomnar därför uppdraget till Trafikverket om tåg färjetrafiken mellan Trelleborg och Tyskland. Uppdraget har bestått i att analysera och redovisa vilken funktion tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland har för en långsiktigt hållbar transportförsörjning samt att redogöra för vilka möjliga åtgärder som är långsiktigt motiverade ur ett transportförsörjningsperspektiv med särskilt beaktande av trafikens betydelse ur ett beredskaps- och redundansperspektiv. I den rapport som Trafikverket sedermera har redovisat betonas att tåg färjan mellan Trelleborg och Tyskland är ett viktigt alternativ för godstransporter mellan Sverige och kontinenten vid avbrott på Öresundsbron och att sårbarheten i transportsystemet skulle öka om tåg färjorna slutar att gå. Trafikverket konstaterar att förbindelsen är lågt utnyttjad i dag och att det krävs kraftigt ökad efterfrågan om förbindelsen ska kunna upprätthållas. Enligt Trafikverket kan det krävas någon form av ekonomiskt stöd till tåg färjeförbindelsen, åtminstone tills Fehmarn Bält-förbindelsen beräknas vara klar 2029. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Vissa utbildnings- och transportforskningsfrågor

Om trafiksäkerhet och jämställdhet

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) finansieras med årliga anslag som får användas för utgifter för bl.a. utredningsverksamhet, kompetensutveckling, forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt. VTI genomför även s.k. uppdragsforskning där forskningsprojekten finansieras av externa uppdragsgivare och finansierare.

När det gäller motionsförslaget om ett uppdrag till VTI att premiera jämställdhetsaspekter inom trafiksäkerhet ser utskottet positivt på VTI:s gedigna forskning och deras mångåriga erfarenhet av att bedriva transportforskning som bl.a. syftar till att utveckla metoder och verktyg för jämställdhetsintegrering i transportplaneringen. Som ett aktuellt exempel kan nämnas att VTI har inlett ett forskningsprojekt med fokus på att ta reda på hur ökad tillgänglighet genom investeringar i transportsystemet påverkar jämställdhet på arbetsmarknaden. Projektet finansieras med medel från Trafikverket och pågår i två och ett halvt år. Forskarna pekar på att bättre kollektivtrafik och väginfrastruktur gör att fler kan pendla vilket gynnar arbetsmarknaden. Med inriktning på att få fram kunskaper som kan bli

användbara i trafikplaneringen vill VTI-forskarna ta reda på vad det är som leder till mer jämställdhet och hur det har förändrats över tid.

Om utbildningssatsningar inom järnväg och sjöfart

När det gäller motionsförslaget om utbildningssatsningar riktad till personal för att rusta och bygga ut järnvägen vill utskottet peka på att Trafikverket i enlighet med myndighetens regleringsbrev har haft uppdraget att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägsbranschen. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet i februari 2021 (TRV 2021/19124). I uppdraget till Trafikverket ingick att i samverkan med branschens aktörer leda, samordna och driva delar av det långsiktiga kompetensförsörjningsarbetet för branschen och att fånga upp branschens identifierade kompetensförsörjningsutmaningar i dialog och samverkan med branschen. Samverkan har i enlighet med uppdraget i första hand skett genom Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) som är en arena för samverkan där alla delar av järnvägsbranschen finns representerade. Uppdraget innebär att Trafikverket under 2021–2022 leder, samordnar och driver ett antal prioriterade åtgärder inom ramen för regeringsuppdraget. Trafikverket pekar i den rapportering som gjordes till regeringen i februari 2021 på att kompetensförsörjning är ett långsiktigt arbete och att de åtgärder som genomförs inom ramen för regeringsuppdraget 2021–2022 kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet. Trafikverket aviserar vidare att återrapporteringen av uppdraget kan fortsätta i mars 2022.

Utskottet vill vidare peka på att JBS i egenskap av järnvägsbranschens gemensamma arena även samverkar för utbildningar och attraktivitet och bl.a. identifierar behov av kompetens och resurser i dag och i framtiden. JBS genomför gemensamma insatser för att öka branschens attraktivitet och för gemensamma dialoger med lärosäten och aktörer inom utbildningssystemet. Enligt JBS är det väsentligt att branschens olika aktörer kan rekrytera tillräckligt många medarbetare i rätt tid. Därför arrangeras kontinuerligt olika typer av gemensamma event för elever och yrkesvägledare i gymnasieskolor och på högskolor, för att informera om yrkesmöjligheter inom järnvägsbranschen. JBS presenterar på sin webbplats även en översikt över de olika utbildningsvägar som erbjuds till järnvägsbranschen och kan sökas av studerande inom gymnasieskola, yrkeshögskola, högskola och universitet. Sammanlagt återfinns här ett sjuttioalio olika kurser och utbildningar med inriktning på järnvägsområdet.

När det gäller fortbildningsinsatser med inriktning på sjöfarten välkomnar utskottet det som anförs i budgetpropositionen för 2022 om att det för att underlätta för sjömän och rederier under pandemin bl.a. har beslutats att fartygscertifikat och giltighetstid för sjömäns behörigheter förlängs automatiskt en viss tid från utgångsdatum.

Luftfart

I enlighet med ändamålet får medel från anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* användas för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får vidare användas för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser samt till ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut. Utskottet påminner om att riksdagen vid flera tillfällen under 2020 och 2021 har beslutat om att tillföra extra medel till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med anledning av pandemin. Utskottet står bakom det förslag som presenteras i budgetpropositionen om att för 2022 anslå närmare 129 miljoner kronor till anslaget, vilket inbegriper ett tillskott om drygt 40 miljoner kronor för att säkerställa en fortsatt god tillgänglighet till beredskapsflygplatser för samhällsviktiga flygtransporter.

Tillgång till elektroniska kommunikationer

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. När det gäller tillgången till bredband vill utskottet inledningsvis peka på att Sverige i internationell jämförelse har en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. Till exempel är Sverige i Europeiska kommissionens index för digital ekonomi och digitalt samhälle 2021 (DESI 2021) rankat på sammantaget tredje plats bland EU:s medlemsstater. Det är dock samtidigt viktigt med fortsatta insatser för att främja en väl utbyggd infrastruktur för bredband som täcker hela landet.

Utskottet ser positivt på att ytterligare 500 miljoner kronor satsas 2022 på utbyggnaden av bredband i hela landet. Tillsammans med tidigare beslutade medel kommer därmed totalt 1,3 miljarder kronor att kunna fördelas till utbyggnaden av bredband i glesbefolkade områden 2022. Utskottet välkomnar detta. I enlighet med förordningen om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur är Post- och telestyrelsen (PTS) ansvarig myndighet för bredbandsstödet. Myndigheten ska i enlighet med sitt regleringsbrev säkerställa att Sveriges samtliga regioner med stödberättigade byggnader kan komma i fråga för tilldelning av stödmedel samt främja att stödet får god geografisk spridning och säkerställa att olika typer av aktörer kan komma i fråga för stöd, särskilt bredbandsföreningar.

Utskottet vill även påminna om att för att främja utbyggnaden av bredband erbjuds Sveriges regioner och Gotlands kommun fortsatt stöd för att upprätthålla funktionen regional bredbandskoordinator även under perioden 2021–2025. PTS får samtidigt i uppdrag att stödja de regionala bredbandskoordinatorerna i arbetet med att främja tillgången till bredband. PTS ska bl.a. ge vägledning i bredbandskoordinatorernas arbete, ha kontinuerligt erfarenhetsutbyte och förse koordinatorerna med ett samverkansnätverk och främja länsöverskridande samarbeten kring bredbandsutbyggnad.

Utskottet påminner om att stöd för utbyggnad av bredband även har ingått i landsbygdsprogrammet och i de tre nordliga regionalfondsprogrammen. Totalt omfattade satsningen på bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet 2014–2020 ca 4,35 miljarder kronor. Genom en övertäckning i landsbygdsprogrammets bredbandsstöd hösten 2020 har projekt för drygt 4,57 miljarder kronor beviljats stöd, alltså 5 procent mer än vad som har budgeterats i programmet. Utöver detta har satsningar på 1,2 miljarder kronor möjliggjorts inom regionalfonden för utbyggnad av större ortssammanbindande bredbandsnät i de tre nordliga regionalfondsprogrammen.

Pris- och löneomräkning

Med anledning av motionsförslagen om pris- och löneomräkning och en 20-procentig reduktion på anslagen 1:3, 1:9, 1:12, 1:13 och 2:1 vill utskottet peka på att statliga myndigheters verksamhet huvudsakligen finansieras med ett årligt förvaltningsanslag från statsbudgeten, som beslutas av riksdagen. Anslaget storlek baseras bl.a. på den s.k. pris- och löneomräkningen, som ska kompensera myndigheterna för höjda kostnader för bl.a. löner och lokaler. Modellens konstruktion gör dock att myndigheterna inte fullt ut kompenseras för ökade lönekostnader, vilket i praktiken innebär att myndigheterna ständigt måste effektivisera sin verksamhet för att få pengarna att räcka till. Syftet med pris- och löneomräkning är att förstärka myndigheternas incitament att effektivisera, följa upp och hålla nere kostnaderna i verksamheten.

Pris- och löneomräkningen baseras enligt budgetpropositionen på anvisade medel 2021. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Utskottet har i nuläget ingen annan uppfattning än regeringen om hur omräkningen ska göras.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Riksrevisionen i juni 2021 inledde en granskning av modellen med pris- och löneomräkning. Riksrevisor Helena Lindberg konstaterar att det i dag inte finns någon kunskap om vilka effekter modellen har haft på myndigheternas verksamhet över tid trots att den har varit i bruk sedan 1993. En bakgrund till granskningen är enligt riksrevisorn också att modellen har fått viss kritik, t.ex. för att den inte tar hänsyn till att myndigheternas förutsättningar att effektivisera skiljer sig åt och att myndigheter som till stor del är avgiftsfinansierade inte berörs av modellens effektiviseringskrav. Det finns dessutom en risk för att myndigheter som inte kan effektivisera mer successivt tvingas krympa sin verksamhet. Utskottet välkomnar därför att Riksrevisionens granskning syftar till att ge svar på om pris- och löneomräkningen är en ändamålsenlig metod för att skapa incitament till förbättrad effektivitet och att granskningen även kommer att belysa eventuella oönskade bieffekter som kan påverka myndigheternas förmåga att planera och fullgöra sina uppdrag. Resultatet från granskningen kommer att sammanställas i en rapport med planerad publicering i februari 2022.

Sammanfattande bedömning

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till bemyndiganden, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende, medan motionerna 2021/22:3189 (V), 2021/22:3195 (V) yrkande 14, 2021/22:3679 (C) yrkande 61, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 1, 23, 40, 57, 77 och 78, 2021/22:3888 (SD), 2021/22:3957 (L), 2021/22:4052 (M) yrkandena 1–7, 2021/22:4135 (C) och 2021/22:4219 (KD) yrkande 15 avstyrks.

Särskilda yttranden

1. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (S, MP)

Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Axel Hallberg (MP) anför:

Eftersom riksdagsmajoriteten i det första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den som föreslås i den framlagda budgetpropositionen avstår vi från ställningstagande när det gäller anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22. Regeringens budgetalternativ i budgetpropositionen bör ses som ett sammanhållet paket där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat.

Tillsammans med resten av världen kämpar Sverige sedan ett och ett halvt år mot covid-19-pandemin. Läget är fortfarande mycket osäkert samtidigt som ekonomin återhämtar sig snabbt, fler kommer åter i arbete och nya möjligheter att lösa samhällsproblem skapas. Som framhålls i budgetpropositionen är det dags att bygga Sverige starkare, tryggare och mer hållbart än det var före krisen och genom reformer ska takten i klimatomställningen öka.

Vi vill framhålla att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och ska senast 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. För att nå dit krävs stora offentliga och privata investeringar i klimatsmart teknik och därför bör både Industriklivet och Klimatklivet förstärkas för att ytterligare stärka och påskynda industrins klimatomställning och för att möjliggöra klimatinvesteringar på lokal och regional nivå. Utsläppen ska minska genom en omfattande elektrifiering av bl.a. transporter och industrin, varför den s.k. elektrifieringsstrategin bör förstärkas och det s.k. Energisteget återstartas. Som framhålls i budgetpropositionen behöver transportsystemet vara robust, långsiktigt och hållbart för att vi ska klara klimatomställningen och för att människor ska kunna leva och bo i hela landet. Politiken ska därför inriktas på att bygga Sveriges infrastruktur stark och hållbar för framtiden.

2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (C)

Mikael Larsson (C) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 24 november 2021 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 76 964 552 000 kronor 2022 (bet. 2021/22:FiU1, rskr. 2021/22:46). Eftersom Centerpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Centerpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger

i stället fram ett särskilt yttrande om Centerpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Centerpartiets samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2021/22:4121 Centerpartiets budgetmotion 2022. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Centerpartiets förslag till statens budget 2022 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2021/22:4135 (C). Jag vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

En väl fungerande transport och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet, och att näringslivets gods-transporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regel-förenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till fortsatt goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Centerpartiet driver på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar från de inrikes transporterna med 70 procent till 2030. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Centerpartiet prioriterar att öka underhållet och utbyggnaden av järnvägen och vill även satsa på alternativa finansieringslösningar, göra satsningar på elektrifiering, förnybar energi och mer kollektivtrafik samt ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad. Det är de fem transportslagen tillsammans som skapar förutsättningar för transporteffektivitet och en smart omställning till klimatnytta. Eftersom Centerpartiet värnar hela landets utveckling är det också av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet. Möjligheterna att driva företag och bo utanför storstäderna behöver förstärkas och det behövs därför en fossiloberoende fordonsflotta och investeringar i bättre vägar och järnvägar, bättre kollektivtrafik i form av t.ex. buss, tåg och taxi i hela landet, utan att straffbeskatta de som har långa avstånd. Även bredbandsfunktionaliteten är central.

Mot denna bakgrund anser jag att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* bör ökas med totalt 300 miljoner kronor för 2022 jämfört med regeringens förslag. Av dessa medel ska 250 miljoner kronor användas för att förstärka underhållet av det finmaskiga vägnätet på landsbygden och 50 miljoner kronor gå till en särskild satsning riktad mot enskilda vägar där ett viktigt fokus bör vara plogning, men också tjälsäkring och insatser för att stärka bärgheten.

Vidare bör Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) ges i uppdrag att premiera jämställdhetsaspekter inom trafiksäkerhet och därför bör anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ökas med 9 898 000 kronor.

En väl utbyggd infrastruktur för mobiltelefoni- och bredbandstjänster är en förutsättning för att människor ska ha fortsatta möjligheter att bo kvar och driva företag också på landsbygden. Jag vill därför se en kraftigt ökad och långsiktig finansiering av stödsystemet för utbyggnad av bredband och att

anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 500 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Med utgångspunkt från pris- och löneomräkningen för statliga myndigheter anser jag att anslaget 1:3 *Trafikverket* bör minskas med 2 178 000 kronor, anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* bör minskas med 6 153 000 kronor, anslaget 1:13 *Trafikanalys* bör minskas med 98 000 kronor och anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* bör minskas med 443 000 kronor.

Jag anser slutligen att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner bör förbättra omfattningen och standarden på det svenska vägbelysningsnätet. För att stimulera kommunernas arbete med att underhålla, byta och behålla vägbelysning även på mindre orter anser jag att ett statligt investeringsstöd och ett nytt anslag bör införas för detta ändamål, *Upprustning av kommunal vägbelysning*, och att detta tillförs 200 miljoner kronor.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Centerpartiets förslag till anslagsändringar 2022 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 17 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens Avvikelse från	
		förslag	regeringen
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	+300 000
	<i>Varav:</i>		
	<i>Underhåll av finmaskiga vägnätet på landsbygden</i>		+250 000
	<i>Riktad satsning till enskilda vägar</i>		+50 000
1:3	Trafikverket	1 426 106	-2 178
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037	+9 898
1:12	Transportstyrelsen	2 367 233	-6 153
1:13	Trafikanalys	69 709	-98
2:1	Post- och telestyrelsen	87 679	-443
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	+500 000
99:1	Upprustning av kommunal vägbelysning (nytt anslag)		+200 000
Summa		76 964 552	+1 001 026

3. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (V)

Jens Holm (V) anför:

I slutskedet av beredningen av budgetpropositionen för 2022, två dagar före planerad justering, inkom Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna med ett gemensamt budgetförslag, vilket har försvårat budgetprocessen. Som en del av den överenskommelse Vänsterpartiet har ingått med regeringspartierna om framtida samarbetsformer och kraftigt höjda pensioner för de sämst ställda pensionärerna och eftersom regeringen lagt in

Vänsterpartiets förslag om förbättringar i sjukförsäkringen – som den s.k. Arnepensionen, höjda ersättningar och borttagen s.k. funkisskatt – i sin budgetproposition stödde Vänsterpartiet i andra hand, då vårt eget förslag till budget fallit, regeringens budgetförslag i kammaren, framför förslaget från Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna. Vidare anser Vänsterpartiet att regeringens förslag i sin helhet är bättre för Sverige, då det utgår från andra utgångspunkter än de auktoritära, nationalkonservativa värderingar som genomsyrar förslaget från Moderaterna, Sverigedemokraterna och Kristdemokraterna.

Vänsterpartiets samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2021/22:3278 Röd politik för en grön omställning som behandlas i betänkande 2021/22:FiU1, där Vänsterpartiets samlade förslag framgår av reservation 3 och 7.

Eftersom riksdagsmajoriteten i det första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den Vänsterpartiet önskar avstår jag från ställningstagande när det gäller anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22. Vänsterpartiets förslag inom utgiftsområde 22 är en del av vårt budgetalternativ som är en helhet. I denna motion finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Vänsterpartiets förslag till statens budget 2022 inom utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2021/22:3189 (V). Jag vill i enlighet med denna se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Jag vill framhålla att Vänsterpartiets utgångspunkter för infrastrukturpolitiken är visionen om ett jämlikt samhälle och faktumet att världen befinner sig i ett klimatnödläge. Transportsystemet behöver ställas om till tillgängliga, välfungerande och hållbara transporter, och efter coronapandemin krävs åtgärder som stärker medborgarnas möjligheter att resa hållbart och för att gods ska kunna transporteras med liten klimatpåverkan.

Investeringar i ny infrastruktur ska riktas till klimatvänliga transportslag och satsningar på järnväg och cykelinfrastruktur. Jag anser att trimningsåtgärder som förbättrar tillgängligheten och styr trafiken mot mindre energintensiva trafikslag och till kollektivtrafiken ska prioriteras. Det finns vidare ett stort behov av satsningar inom det regionala järnvägsnätet och brister i cykelinfrastrukturen som hindrar ökad cykling både i städer och på landsbygden. Jag anser att dessa kräver en stadig statlig finansiering och föreslår därför en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 4 670 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2022.

Dessvärre är underhållet av järnvägsinfrastrukturen eftersom och detta förorsakar störningar i trafiken som påverkar både person- och godstransporter negativt. För att komma upp till en nivå som åtgärdat underhållsskulden både på stambanorna och de regionala banorna behöver ytterligare 2 500 miljoner kronor tillföras, och för att stödja järnvägsbranschens återhämtning efter pandemin behöver banavgifterna halveras. Jag anser därför att anslaget bör ökas med 1 010 miljoner kronor för detta ändamål. Eftersom underhållet på vissa delar av vägnätet också är mycket eftersatt behövs det även ökade medel för att säkerställa tillgången till körbara, trafiksäkra vägar i hela landet. Jag vill

därför se särskilda riktade satsningar på vidmakthållande av vägnätet på landsbygden och föreslår därmed en ökning av anslaget med 500 miljoner kronor i detta syfte. Sammantaget föreslår jag att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ska ökas med totalt 4 010 miljoner kronor jämfört med regeringens budgetförslag.

Enligt uppgifter från Trafikverket behöver låneramen kopplad till investeringsbehov i nattågsfordon som används i den upphandlade nattågs- trafiken successivt ökas. Eftersom de vagnar som används i dag är ålderstigna och slitna föreslår jag därför en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 390 miljoner kronor för investeringar i vagn och lok för förbättrade nattåg.

Under coronapandemin har resandet sjunkit kraftigt och detta har dessvärre orsakat ett stort intäktsstapp för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Därför vill jag att branschen ska kompenseras för förlusterna även 2022. Det ökade anslaget ska också riktas till drift av kollektivtrafik i gles- och landsbygd i form av t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik, byabussar och där så är lämpligt även linjetrafik. Mot denna bakgrund föreslår jag en ökning av anslaget 1:18 *Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik* med 3 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utbyggnadstakten för fiberbredband har stannat av de senaste åren. Det är dock mycket angeläget att den digitala klyftan minskas och att även landsbygden ges digitala förutsättningar för framtida välfärd och stärkt beredskap. Mot denna bakgrund föreslår jag att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 450 miljoner kronor.

Jag anser även att fem nya anslag bör införas.

Sjöfartsverket har stora ekonomiska problem som de inte har möjlighet att lösa på egen hand. Verkets intäkter varierar dessutom med konjunkturen och därutöver har coronapandemin påverkat intäkterna kraftigt. För en stabil ekonomi i framtiden anser jag att det statliga finansieringsansvaret behöver bli tydligt så att Sjöfartsverket inte tvingas att enbart förlita sig på osäkra inkomster från sjöfartsavgifter. För att undvika höjningar av farleds- och lotsavgifterna föreslår jag därför ett nytt anslag, *Anslagsstöd Sjöfartsverket*, och att det ska tillföras 600 miljoner kronor för 2022.

Jag vill vidare framhålla att transportererna med tågfarjan mellan Trelleborg och Tyskland behöver öka markant för att förbindelsen ska bära sig ekonomiskt på lång sikt. Mot denna bakgrund och även att Trafikverket har pekat på att det kan krävas någon form av ekonomiskt stöd om tågfarjan ska kunna upprätthållas föreslår jag att ytterligare ett nytt anslag, *Stöd till tågfarjor*, ska införas och att det ska tillföras 100 miljoner kronor.

Det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen samtidigt som det råder brist på bantekniker, spårsvetsare, el-, signal- och teletekniker som kan göra detta. Jag föreslår därför att ett nytt anslag införs, *Utbildnings- satsning järnväg och sjöfart*, och att det ska tillföras totalt 120 miljoner kronor. I detta ingår att Trafikverket ska få ett utökat anslag med 110 miljoner kronor för att kunna anställa upp till 200 studerande på deltid i två år. Inom sjöfarten handlar det främst om att göra det möjligt för redan yrkesverksamma som nu

blivit arbetslösa att få fortbildning för att kunna fortsätta inom sjöfarten men inom andra verksamheter, och därför bör ett tillskott göras med 10 miljoner kronor för att kunna utöka utbudet av relevanta kurser.

Vidare vill jag att ytterligare ett nytt anslag, *Godspondlar*, ska införas och tillföras 100 miljoner kronor. Den politiska ambitionen att flytta över godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har inte fungerat och jag vill därför peka på att ett sätt att i närtid kunna stimulera en överflyttning är att inrätta tåglinjer för godstransporter på järnväg, s.k. godspondlar.

Jag vill slutligen föreslå att ett nytt anslag, *Konverteringsstöd för begagnade bilar*, ska införas och anvisas 100 miljoner kronor 2022. Förslaget innebär att en konverteringspremie ska betalas ut till dem som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Jag vill framhålla att Sverige måste öka omställningstakten för att uppnå fossilfria transporter och att många inte har råd att köpa nya miljövänliga bilar och därmed ta del av befintlig klimatbonus. För många, inte minst på landsbygden, saknas dessutom alternativa möjligheter till bilen, som att resa kollektivt.

Sammantaget föreslår jag en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 13 540 miljoner kronor för 2022 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2022 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 18 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens Avvikelse från	
		förslag	regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 929 785	+4 670 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	+4 010 000
	<i>Varav:</i>		
	<i>Järnvägsunderhåll</i>		+2 500 000
	<i>Halvering av banavgifter</i>		+1 010 000
	<i>Vidmakthållande av vägnät på landsbygden</i>		+500 000
1:7	Trafikavtal	1 038 000	+390 000
1:18	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000 000	+3 000 000
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	+450 000
99:1	Anslagsstöd Sjöfartsverket (nytt anslag)		+600 000
99:2	Stöd till tågferjor (nytt anslag)		+100 000
99:3	Utbildningsstöd järnväg och sjöfart (nytt anslag)		+120 000
99:4	Godspondlar (nytt anslag)		+100 000
99:5	Konverteringsstöd för begagnade bilar (nytt anslag)		+100 000
Summa		76 964 552	+13 540 000

4. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (L)

Helena Gellerman (L) anför:

Sedan coronavirusets utbrott har världsekonomin befunnit sig i en djup kris. Det svenska näringslivet står i grunden starkt efter krisen. Samtidigt har de strukturella problemen som Sverige hade före pandemin förstärkts. Det är tydligt att den politik som har förts under den rödgröna regeringens tid vid makten inte har förmått att komma till rätta med Sveriges utmaningar. Det behövs en ny start för Sverige, och för att vända utvecklingen behövs en kraftfull, liberal reformagenda som svarar mot de utmaningar Sverige står inför. En liberal reformagenda som ger Sverige förutsättningar att bli världens första klimatneutrala välfärdsland.

Riksdagen beslutade den 24 november 2021 om ramar för statsbudgetens utgiftsområden och om en beräkning av statens inkomster (bet. 2021/22:FiU1, rskr. 2021/22:46). Det är positivt att den nya budget som riksdagen har antagit innebär en mindre rödgrön politik för Sverige. På viktiga områden genomförs kursomläggningar i liberal och borgerlig riktning, vilket vi i Liberalerna välkomnar. Samtidigt finns det inslag i budgeten som vi inte ställt oss bakom. Vårt eget budgetförslag är att betrakta som en helhet, och på majoriteten av utgiftsområdena överensstämmer inte riksdagens beslut med det förslag till ram som Liberalerna förespråkar. Jag väljer därför att inte delta i beslutet om fördelningen till anslag inom utgiftsområde 22. I stället framför jag i detta särskilda yttrande synpunkter på regeringens förslag och redovisar den anslagsfördelning och de förslag som Liberalerna presenterar i budgetmotion 2021/22:4181 och utgiftsområdesmotion 2021/22:3957.

Pålitliga och miljövänliga transporter liksom väl fungerande kommunikationer och modern infrastruktur är viktiga för jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Därför krävs det fortsatta investeringar i och underhåll av järnvägar, vägar och annan infrastruktur. Det är viktigt med en modern infrastruktur, och transportsystemet är en grundbult för landets utveckling framåt. Genom att satsa på klimatsmarta lösningar kan Sverige utvecklas och konkurrenskraften behållas.

Jag föreslår en satsning för att anpassa vägnätet för längre lastbilar och att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* därmed ökar med 30,4 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2022.

Jag kan vidare konstatera att det behövs en insats för att förbättra standarden på vägar där hastighetsbegränsningen av trafiksäkerhetsskäl har behövt sänkas från 90 kilometer i timmen till 80 kilometer i timmen. Jag föreslår därför en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 683 miljoner kronor för detta ändamål.

För att förstärka utbyggnaden av bredband föreslår jag att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 900 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

I syfte att öka effektiviseringen av den statliga förvaltningen föreslår jag också att den årliga schablonmässiga pris- och löneomräkningen reduceras med 20 procent på vissa myndigheter enligt följande:

- anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 2,9 miljoner kronor
- anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 100 000 kronor
- anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 8,2 miljoner kronor
- anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med 100 000 kronor
- anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas med 600 000 kronor.

Sammantaget innebär förslaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med totalt 1 601,5 miljoner kronor för 2022 jämfört med regeringens förslag.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Liberalernas förslag till anslagsändringar 2022 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 20 Liberalernas förslag till ändrade anslag för 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 929 785	+30 400
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	+683 000
1:3	Trafikverket	1 426 106	-2 900
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037	-100
1:12	Transportstyrelsen	2 367 233	-8 200
1:13	Trafikanalys	69 709	-100
2:1	Post- och telestyrelsen	87 679	-600
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	+900 000
Summa		76 964 552	1 601 500

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:1 Budgetpropositionen för 2022 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 57 926 000 000 kronor (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 600 000 000 kronor (avsnitt 3.6.12).
3. Riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (avsnitt 3.6.20).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.6.20).
5. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2022–2024 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.20).
6. Riksdagen godkänner att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (avsnitt 3.6.21).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2022 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.6.21).
8. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2022–2024 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.21).
9. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2022 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:3189 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör inkludera anslagen till Sjöfartsverket bland de anslag som räknas upp årligen i regeringens budget och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att tillskjuta ytterligare medel för att Trafikverket i samverkan med kommuner och regioner förbättrar omfattning och standard på det svenska vägbelysningsnätet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om resurserna för väg- och järnvägsunderhållet på landsbygden och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att finansieringen av nya isbrytare bör göras via anslag och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja trafiksäkerhet för cykling och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och landsting arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fortsatt utbyggnad av bredband och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3888 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2021/22:3957 av Helena Gellerman m.fl. (L):

Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2021/22:4052 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till vägunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till järnvägsunderhåll och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till regionala flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till eftersök av vilt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stöd till kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4135 av Anders Åkesson m.fl. (C):

Riksdagen anvisar anslagen för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1.

2021/22:4219 av Camilla Brodin m.fl. (KD):

15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om de icke-statliga regionala flygplatserna och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag

Anslag för 2022 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen						
		M	SD	C	V	KD	L	
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 929 785	±0	500 000	±0	4 670 000	10 000	30 400
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	525 000	500 000	300 000	4 010 000	355 000	683 000
1:3	Trafikverket	1 426 106	±0	±0	-2 178	±0	±0	-2 900
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369 108	±0	±0	±0	±0	175 000	±0
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146 184	±0	±0	±0	±0	±0	±0
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	128 813	59 000	250 000	±0	±0	100 000	±0
1:7	Trafikavtal	1 038 000	±0	±0	±0	390 000	±0	±0
1:8	Viss internationell verksamhet	30 557	±0	±0	±0	±0	±0	±0
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037	±0	±0	9 898	±0	10 000	-100
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	690 000	±0	±0	±0	±0	±0	±0
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 943 400	±0	±0	±0	±0	±0	±0
1:12	Transportstyrelsen	2 367 233	±0	±0	-6 153	±0	±0	-8 200
1:13	Trafikanalys	69 709	±0	±0	-98	±0	±0	-100
1:14	Trängselskatt i Göteborg	1 025 200	±0	±0	±0	±0	±0	±0
1:15	Sjöfartsstöd	1 550 000	±0	500 000	±0	±0	17 000	±0
1:16	Internationell tågtrafik	45 000	±0	-45 000	±0	±0	-45 000	±0
1:17	Infrastruktur för flygtrafiktjänst	299 000	±0	±0	±0	±0	±0	±0
1:18	Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000 000	500 000	±0	±0	3 000 000	±0	±0
1:19	Lån till körkort	151 466	±0	±0	±0	±0	±0	±0
2:1	Post- och telestyrelsen	87 679	±0	±0	-443	±0	±0	-600
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	±0	±0	±0	±0	±0	±0
2:3	Grundläggande betaltjänster	28 037	±0	±0	±0	±0	±0	±0

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen					
			M	SD	C	V	KD	L
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	104 844	±0	±0	±0	±0	±0	±0
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	±0	50 000	500 000	450 000	100 000	900 000
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	156 845	±0	±0	±0	±0	±0	±0
2:7	Digital förvaltning	195 994	±0	±0	±0	±0	±0	±0
<i>Förslag till anslag utöver regeringens förslag</i>								
99:1	Näringslivspott för järnvägsanslutningar till industrier	±0	±0	50 000	±0	±0	±0	±0
99:2	Näringslivspott till stöd för väganslutningar till industrier	±0	±0	250 000	±0	±0	±0	±0
99:3	Bidrag till underhåll av enskilda vägar	±0	±0	50 000	±0	±0	±0	±0
99:4	Inköp av två brandflygplan	±0	±0	110 000	±0	±0	±0	±0
99:5	Upprustning av kommunal vägbelysning	±0	±0	±0	200 000	±0	±0	±0
99:6	Anslagsstöd Sjöfartsverket	±0	±0	±0	±0	600 000	±0	±0
99:7	Stöd till tågfarjor	±0	±0	±0	±0	100 000	±0	±0
99:8	Utbildningsstöd för järnväg och sjöfart	±0	±0	±0	±0	120 000	±0	±0
99:9	Godspendlar	±0	±0	±0	±0	100 000	±0	±0
99:10	Konverteringsstöd för begagnade bilar	±0	±0	±0	±0	100 000	±0	±0
99:11	Stöd för utbyggd infrastruktur elflyg	±0	±0	±0	±0	±0	100 000	±0
Summa för utgiftsområdet		76 964 552	1 084 000	2 215 000	1 001 026	13 540 000	822 000	1 601 500

BILAGA 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

Det har inte väckts några motioner med anledning av regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	108 500 000	2023–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	35 800 000	2023–2038
1:7 Trafikavtal	4 000 000	2023–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	52 500 000	2023–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	11 700 000	2023–2037
1:19 Lån till körkort	300 000	2023–2025
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2023–2026
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2023–2026
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	540 000	2023–2032