

## Motion till riksdagen 2021/22:3888

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

# Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

## Förslag till riksdagsbeslut

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

## Bakgrund

Sverige är en industrination och beroende av en god infrastruktur av flera skäl. Stora mängder gods importeras och exporteras och många människor pendlar till sina arbeten och studier, inte sällan långa sträckor. Trots detta är stora delar av infrastrukturen dåligt underhållna och behovet av investeringar är stort. Detta gäller även den digitala infrastrukturen. Järnvägsnätet brottas med ständiga tåg förseningar och vägnätet, i synnerhet de mindre länsvägarna, har en sliten beläggning och dras med ett oändligt antal tjälskador och så kallade potthål. För den tunga trafiken har den osunda konkurrensen skenat genom olaglig cabotageverksamhet. Denna underlättas genom bristande kontroller på svenska vägar och en otillräcklig lagstiftning på området.

Landsbygdens tillgång till den digitala infrastrukturen är eftersatt och utbyggnadstakten för fiber är för låg. Tillväxt, industri, företagande och människors vardag blir hårt drabbade genom försämrade möjligheter att transportera varor och gods, samt att vanligt folk har svårt att ta sig till arbetet. Planerna på en höghastighetsjärnväg fortskrider trots projektets låga samhällsekonomiska lönsamhet. Skulle beslut tas om en utbyggnad av höghastighetsjärnväg kommer den inte stå färdig inom en överskådlig framtid. Detta är allvarliga felprioriteringar i det ansträngda läge Sverige befinner sig i. Vi väljer därför att i stället prioritera medel till mer nödvändiga investeringar i transportinfrastrukturen.

## Politikens inriktning

Den gemensamma infrastrukturen betingar ett enormt värde och är en resurs som måste förvaltas långsiktigt. För att hålla en hög ambition att ständigt erbjuda bättre och effek-

tivare service för medborgarna måste infrastrukturen kontinuerligt underhållas och utvecklas. Minst lika viktigt är att satsningarna görs samhällsekonomiskt sunt och att projekt skapar störst nytta, samtidigt som hänsyn tas till aspekter som landsbygd, kommuner, familjeliv och företagande. Infrastrukturen ska stärkas, även konkurrenskraften mellan de olika trafikslagen, samt utbyggnaden av fiber på landsbygden genom direkta och indirekta satsningar, samt genom nya och skärpta lagförslag. I en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik är alla trafikslag inkluderade.

## Sverigedemokraternas satsningar

### Järnväg

#### **Utveckling av statens transportinfrastruktur (järnväg)**

Ett flertal prioriterade sträckningar behöver byggas eller utökas till dubbelspår eller fyrspår. Det finns även en vinning i att öka hastigheten till 250 km/h på flera sträckor, samt att möjliggöra längre och tyngre godståg så att större mängder gods kan flyttas över från väg till järnväg, särskilt för den tunga basindustrin. 180 miljoner kronor anslås till detta för 2022 och 180 miljoner för 2023 respektive 2024. Därutöver omfördelas hälften av medlen som regeringen önskar avsätta till stadsmiljöavtalen, 1 450 miljoner för 2022 och 1 000 miljoner för 2023 respektive 2024, till nyinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen.

#### **Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur (järnväg)**

Järnvägsunderhållet i Sverige har under en längre tid varit underfinansierat. Dessutom har Trafikverkets kostnader ökat för dess egen administration då antalet anställda kraftigt ökat. För att effektivisera underhållet måste mer pengar hamna i spåret, på underhåll och investeringar. Dessutom utgörs en alltför stor del av arbetet av akuta åtgärder i stället för förebyggande underhåll, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid använts som en budgetregulator. Därför behövs en kraftig satsning på järnvägsunderhållet. 250 miljoner kronor anslås utöver regeringens anslag till detta för 2022 och resterande år i budgetperioden.

#### **Näringslivspott till stöd för järnvägsanslutningar till industrier**

En näringslivspott för investeringar ska införas utöver den ordinarie budgetramen. Näringslivspotten, som Trafikverket ges mandat att disponera, syftar till att kunna nyttjas för att bygga järnvägsanslutningar till nya och etablerade industrier/lagerhållare. För ändamålet anslås 50 miljoner kronor per år under budgetperioden.

#### **Internationell tågtrafik**

Regeringen har beslutat om att upphandla nattåg till Europa. Sverige har ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen, dels för de som dagligen pendlar med tåg, dels för att ens kunna ta sig till Europa med tåg. I dagsläget är det fel att satsa på nattåg till Europa när behovet är avsevärt större i vårt eget land. Det är bättre att dessa medel kommer hundratusentals pendlare tillgodo än en liten klick människor som vill turista

med nattåg i utlandet. Således avvisas regeringens budgetförslag för hela budgetperioden.

## Kollektivtrafik

Många personer väljer att åka med kollektivtrafik till arbete, studier eller rena fritidsresor. Detta är positivt och minskar trängsel och utsläpp. Tyvärr har det skett ett stort tapp av resenärer på grund av coronapandemin. Detta försvårar drastiskt möjligheterna att fortsätta bedriva kollektivtrafik i normal omfattning.

## Flyg

Även om coronapandemin har lett till ett stort bortfall av flygresenärer bedöms att marknaden kommer att återhämta sig inom en överskådlig tid. Sverige är ett land med långa avstånd och behovet av goda kommunikationer med flyg menar vi kommer att kvarstå och även vara nödvändigt för en återhämtning av ekonomin.

Vi ser i dag den knivskarpa internationella, både goda och osunda, konkurrensen inom flygindustrin. Sverige har dock stora möjligheter att hävda sig internationellt genom goda utbildningsmöjligheter, spetskompetens, forskning och utveckling men även inom specifika branscher och industrier. Sverige behöver behålla positionen som en kunskapsnation men även framhålla vårt arbete gällande arbetsvillkor, koldioxidläckage och säkerhet. För att förhindra så kallad utflaggning inom flygindustrin behövs fortsatt arbete med upphandlingar och internationella avtal för att goda villkor ska råda, oavsett varifrån man flyger. Sverige bör, tillsammans med övriga nordiska länder, även satsa på forskning kring utvecklingen av elflyg.

### **Ersättning avseende icke statliga flygplatser**

De regionala flygplatserna har drabbats hårt under coronapandemin. Även om behovet av flygresor just nu är lågt, är de regionala flygplatserna en förutsättning för att hela landet skall kunna leva och utvecklas. För att förhindra en nedläggning av flera regionala flygplatser behövs ett riktat stöd till dessa. Samtliga regionala flygplatser behöver få status som beredskapsflygplatser och flygplatsernas huvudmän behöver kompenseras ekonomiskt för den jourverksamhet de redan bedriver. Därför behövs att ett stöd till driften av regionala flygplatser införs. 250 miljoner kronor anslås till detta under 2022 och för de kommande åren under budgetperioden.

### **Inköp av två brandflygplan**

Under de kraftiga och många bränder som landet fått uppleva under de senaste åren, har det med all önskvärd tydlighet visat sig att Sverige saknar resurser och beredskap att släcka större skogs- och markbränder utan hjälp och bistånd från andra länder. Inte minst saknas det flygplan för effektiv brandsläckning. Vi anslår därför 110 miljoner kronor för 2022 för anskaffande av två nya brandsläckningsflyg.

## Sjöfart

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten och ser vikten av korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot gällande konkurrensregler. Vi vill även generera långsiktiga konkurrensneutrala villkor som har till uppgift att skapa rättvisa villkor mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar på den globala marknaden och vi behöver förhålla oss till detta, på gott och ont. Satsningar och förslag har därför som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, öka mängden svenskflaggade fartyg och göra det mer attraktivt att färdas i svenska farleder.

### **Farledsfördjupningar**

För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för de nya och större fartyg som byggs. Större fartyg kan transportera mer gods till ett lägre pris per enhet, men även generera till exempel större miljönytta. Trenden bland rederierna är att det byggs större fartyg för att klara den hårda konkurrensen. Malmporten in till Luleå hamn ska lyftas fram, som är kopplad till gruvnäringen uppe i norr och som är i behov av farledsfördjupning. Utan denna farledsfördjupning kan fartygen inte lasta fullt. 50 miljoner kronor anslås till detta för 2022.

### **Säkerhetsklassade dry ports**

För att få mer plats och effektivare flöden i hamnar så behövs fler torrhamnar, så kallade dry ports. En container som anlöper till exempel Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan till exempel till Falköping eller Skövde till en så kallad torrhamn. Där lastas containern av och förtullas i stället för i anlöpshamnen. Genom att containern snabbt flyttas i väntan på tull tar den inte upp onödig plats i hamnen. Ska det fungera optimalt så bör dock torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk, som infördes av USA efter terrordåden 9/11. Denna säkerhetsklassning bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Antalet säkerhetsklassade dry ports ska utökas och 25 miljoner kronor anslås till detta för 2022.

### **Alkobommar/trafiknykterhet**

Tyvärre förekommer inom färjetrafiken både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att inta alkoholhaltiga drycker under resans gång. Genom att placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler gällande vad som accepteras angående alkohol och framförande av fordon. Den stora farhågan gällande hamnarna ligger dock i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfart påverkas i hamnarna. Tillförda medel ska därför även kunna nyttjas för att förbättra flödet i en hamn i samband med införandet av alkobommar. Till detta anslås 25 miljoner kronor för år 2022 till införandet av alkobommar i hamnområden.

### **Borttagande av stämpelskatten**

För att sänka de ekonomiska trösklarna för att flagga om fartyg till svensk flagg, vilket skulle öka antalet arbetsplatser och skatteintäkterna till Sverige, föreslås ett ersättande av stämpelskatten vid inregistrering av fartyg i det svenska sjöfartsregistret, till en

stämpelavgift. För att kompensera för detta bortfall i statens budget anslås 10 miljoner kronor per år.

### **Återställa nettomodellen**

2001 infördes den så kallade nettomodellen för sjöfartsstödet. Nettomodellen togs fram som en del av ett system anpassat enligt principerna för svensk arbetsmarknad. Den 1 januari 2020 genomfördes en ändring av modellen – en sänkning som beslutades som en finansiering för införandet av tonnageskattesystemet. Detta förändrar de långsiktiga förutsättningarna för sjöfarten i Sverige och gör det dyrare att flagga fartyg i Sverige och anställa svensk personal. För att kunna återställa nettomodellen till 100 procents ersättning av sjöfartsstödet anslås 15 miljoner kronor för 2022.

### **Avgifter för de inre farlederna**

Idag ligger farledsavgifterna på de inre farlederna på en så hög nivå att rederierna inte finner det ekonomiskt försvarbart att trafikera Sveriges sjöar, älvar och kanaler. Samtidigt finns det en politisk önskan att befrämja transporter till sjöss. Vi vill därför sänka farledsavgifterna på våra skyddade vatten.

## **Väg**

Sverige är en industrination med mycket tunga transporter, även ett land med långa avstånd och en låg befolkningstäthet i stora delar av landet. En väl underhållen infrastruktur lönar sig på lång sikt genom att man då får färre störningar och ett effektivare trafikflöde. Landsbygdens förutsättningar skiljer sig från de större städernas, men båda har det gemensamt att det finns ett behov av att transportera gods och människor. Det finns också ett rättviseperspektiv, där även de som är bosatta och verksamma på landsbygden betalar skatt och därför bör kunna förvänta sig en god infrastruktur. Tyvärr har under längre tid kunnat ses hur det statliga vägnätet underfinansierats på både underhållssidan och nyinvesteringssidan. Väginfrastrukturen kräver utveckling och underhåll.

### **Utveckling av statens transportinfrastruktur (väg)**

I takt med att trafiken ökar så ökar också behovet av ny eller utbyggd infrastruktur. Listan över projekt för att utveckla vägnätet är lång och anslagen har under många år varit för låga. Sverigedemokraterna avser med detta anslag att förbättra framkomligheten på statens vägnät, och anslår 975 miljoner kronor till detta.

I detta anslag ingår byggandet av tio kontrollplatser för tung trafik, installerandet av avläsningsutrustning för utlandsregistrerat cabotage samt kulturskyltning längs med våra vägar (se nedanför om omdisponering av medlen från stadsmiljöavtalen).

### **Stadsmiljöavtalet ska omdisponeras**

Hela systemet med stadsmiljöavtal bör upphöra och pengarna ska istället omdisponeras till utveckling av vägar och järnvägar. Anslaget till stadsmiljöavtalet, 1 450 miljoner kronor för 2022 och 1 000 miljoner för 2023 respektive 2024, flyttas därför från posten Stadsmiljöavtalen till poster för utveckling av väg- respektive järnvägsinfrastruktur.

## **Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur (väg)**

Under en längre tid har medel saknats till att underhålla det statliga vägnätet. I synnerhet de mindre vägarna har drabbats av bristande underhåll. Om underhåll brister en längre tid kan detta leda till skenande kostnader om själva vägkroppen skadas. Med de medel som regeringen anslår kommer vi att få se en fortsatt negativ utveckling av vägunderhållet. Likt det statliga järnvägsnätet har även vägnätet en underhållsskuld som behöver täckas. För att göra en ansats i denna riktning anslås 250 miljoner kronor utöver regeringens förslag för 2022, 2023 respektive 2024.

## **Transpondrar för internationell tung trafik**

Registrering av cabotagetransporter ska ske vid ankomst till våra gränser. Sverigedemokraterna förespråkar införandet av ett elektroniskt system, likt det tyska LKW-Mautsystemet. Systemet bygger på att transpondrar monteras i de lastbilar som vill utföra transporter i Sverige. Således ökar kontrollmöjligheten för polisen för att förhindra olaglig cabotageverksamhet. Fusk försvåras och den sunda konkurrensen stärks, till gagn för svenska åkerier. 20 miljoner kronor anslås till detta för 2022.

## **Underhåll av enskilda vägar**

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet, och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Enskilda väghuvudmän har möjlighet att söka bidrag från Trafikverket för underhåll av sina vägar, men dessa anslag räcker inte till att täcka behovet. Förutom att vägarna utnyttjas av de boende, används de till exempel av hemtjänst och räddningstjänst. Vi ser ett starkt behov av ökat stöd till de enskilda vägarna och anslår 50 miljoner kronor per år för ändamålet.

## **Näringslivspott till stöd för väganslutning till industrier**

En nyinrättad pott för företag och kommuner att ansöka om medel ur föreslås, i syfte att underlätta nyetablering av till exempel industrier, lager etc. Detta för att bidra till att sänka kostnaderna för nyetableringar. Infrastrukturen till nya anläggningar utgör en icke obetydlig andel av investeringskostnaden och genom detta stöd är målsättningen att underlätta för nyetableringar. 250 miljoner kronor anslås för detta ändamål för 2022, 2023 respektive 2024.

## **Kultur på väg**

Den nationella och lokala kulturen behöver tydligare lyftas fram, till exempel vid infarter till städer. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor eller ett lokalt minnesmärke som beskriver traktens historia eller annat som berikar ortens eller områdets attraktivitet. 10 miljoner kronor anslås till detta under 2022.

## **Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Bredband på landsbygden är en grundförutsättning för en befolkning som blir alltmer beroende av en snabb och stabil internetuppkoppling för såväl arbete som fritid.

Tillgång till internet är även en demokratifråga. Tack vare internet ges medborgare möjlighet att ta del av information och att delta i den digitala samhällsdebatten. Tyvärr har inte utbyggnaden av bredband nått så långt som vore önskvärt och det är landsbygden som blivit mest eftersatt på grund av detta.

### Snabbare bredbandsutbyggnad på landsbygden

För att påskynda utbyggnaden av bredband på landsbygden behöver mer pengar anslås. Att gräva för fiber på landsbygden är kostsamt sett per hushåll, men detta får inte hindra att en utbyggnad sker. För att påskynda och underlätta utbyggnaden av bredband bör större samordning ske vid dragning av fiber. Ytterligare 50 miljoner kronor anslås till detta för 2022 respektive 2023, och 30 miljoner kronor för 2024.

## Budgetförslag

**Tabell 1 Anslagsförslag 2022 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	31 929 785	500 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 402 263	500 000
1:3 Trafikverket	1 426 106	±0
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369 108	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146 184	±0
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	128 813	250 000
1:7 Trafikavtal	1 038 000	±0
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	82 037	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	690 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 943 400	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 367 233	±0
1:13 Trafikanalys	69 709	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 025 200	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000	500 000
1:16 Internationell tågtrafik	45 000	-45 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	299 000	±0
1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000 000	±0
1:19 Lån till körkort	151 466	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	87 679	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	104 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 561 014	50 000
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	156 845	±0
2:7 Digital förvaltning	195 994	±0
99:1 Näringslivspott för järnvägsanslutningar till industrier	±0	50 000

99:2 Näringslivspott till stöd för väganslutningar till industrier	±0	250 000
99:3 Bidrag till Underhåll av enskilda vägar	±0	50 000
99:4 Inköp av två brandflygplan	±0	110 000
<b>Summa</b>	<b>76 964 552</b>	<b>2 215 000</b>

### **1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur**

	<b>Förslag 2022</b>	<b>Beräknat 2023</b>	<b>Beräknat 2024</b>
Avvikelse från regeringen	500 000	500 000	500 000

500 miljoner kronor anslås utöver regeringens förslag för 2022 och till övriga år under budgetperioden, till ökade medel för investeringar i infrastruktur gällande järnvägar och vägar.

#### *Ändamål*

Av de totala budgetmedlen på denna post ska 1 450 miljoner tas från stadsmiljöavtalen under 2022 och 1 000 miljoner från 2023 respektive 2024 och fördelas till andra satsningar. De anslagna medlen ska fördelas enligt följande: För 2022 ska 975 miljoner användas till tidigarelägganden vad avser projektering och byggnation ny järnväg. 645 miljoner ska användas till utbyggnad och nybyggnation av det statligt ägda vägnätet. Utöver ovan nämnda medel som anslås till utbyggnad och nybyggnation av vägar så ska 300 miljoner gå till etablerandet av tio kontrollplatser för tung trafik, 20 miljoner för installerandet av cabotagekontroller, samt 10 miljoner för kulturskyltning längs med våra vägar.

### **1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

	<b>Förslag 2022</b>	<b>Beräknat 2023</b>	<b>Beräknat 2024</b>
Avvikelse från regeringen	500 000	500 000	500 000

500 miljoner kronor anslås för 2022 för underhåll av järnväg och vägar, och 500 miljoner kronor per år för de följande två åren av budgetperioden.

#### *Ändamål*

De anslagna underhållsmedlen ska fördelas enligt nedan: 250 miljoner under 2022, till ökat underhåll av järnväg, och 250 miljoner till underhåll av det statliga vägnätet.

### **1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser**

	<b>Förslag 2022</b>	<b>Beräknat 2023</b>	<b>Beräknat 2024</b>
Avvikelse från regeringen	250 000	250 000	250 000

Ett särskilt stöd på 250 miljoner kronor anslås för 2022 och övriga år under budgetperioden, till regionala, icke statliga flygplatser, som tillskott på grund av coronakrisens effekter och ersättning för kostnader kopplade till jourverksamheten.

### **1:15 Sjöfartsstöd**

	<b>Förslag 2022</b>	<b>Beräknat 2023</b>	<b>Beräknat 2024</b>
Avvikelse från regeringen	500 000	500 000	500 000

500 miljoner kronor utöver regeringens förslag anslås till sjöfartsstöd under 2022 samt för övriga år under budgetperioden.



## Ändamål

De anslagna medlen ska fördelas enligt följande: 100 miljoner för 2022 ska användas som stöd till Sjöfartsverket för införandet av miljöstyrande farledsavgifter. 275 miljoner kronor per år under budgetperioden ska användas dels för att täcka kostnaderna för ett statligt övertagande av kostnaderna för isbrytning, dels till att sänka farledsavgifterna på de inre vattenvägar för att stimulera ökad trafik på dessa leder. 50 miljoner kronor under 2022 ska användas till fördjupning av farleder, med särskilt fokus på inloppet till Luleå hamn. Slutligen ska 25 miljoner under 2022 gå till stöd för säkerhetsutrustning och logistik kring torrhamnar och 25 miljoner till nykterhetsåtgärder i hamnar, kopplat till infrastrukturen kring alkobommar. 10 miljoner anslås för det inkomstbortfall som ett avskaffande av stämpelskatten medför, samt 15 miljoner för att återställa nettomodellen till 100 procent.

### 1:16 Internationell tågtrafik

	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Avvikelse från regeringen	-45 000	-95 000	-95 000

Anslaget till internationell tågtrafik minskas motsvarande regeringens förslag, då Sverige har ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen än av att kunna ta sig till Europa med tåg.

### 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Avvikelse från regeringen	50 000	50 000	30 000

50 miljoner kronor anslås för 2022 respektive 2023 samt 30 miljoner för 2024, utöver regeringens förslag, för utbyggnad av bredband, framför allt på landsbygd.

### 99:1 Näringslivspott till stöd för järnvägsanslutningar till industrier

	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Avvikelse från regeringen	50 000	50 000	50 000

50 miljoner kronor per år under budgetperioden anslås, som stöd för investeringar i järnvägsanslutningar till industrifastigheter.

### 99:2 Näringslivspott till stöd för vägsanslutningar till industrier

	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Avvikelse från regeringen	250 000	250 000	250 000

250 miljoner kronor för 2022 och under resten av budgetperioden anslås, som stöd för investeringar i vägsanslutningar till industrifastigheter.

### 99:3 Bidrag till underhåll av enskilda vägar

	Förslag 2022	Beräknat 2023	Beräknat 2024
Avvikelse från regeringen	50 000	50 000	50 000

50 miljoner kronor per år under budgetperioden anslås, som stöd till underhåll av enskilda vägar.

#### **99:4 Inköp av två brandflygplan**

	<b>Förslag 2022</b>	<b>Beräknat 2023</b>	<b>Beräknat 2024</b>
Avvikelse från regeringen	110 000	±0	±0

Sverige saknar beredskap för större skogs- och markbränder. För att minska landets sårbarhet anslås 110 miljoner till inköp av två nya brandflygplan under 2022.

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Patrik Jönsson (SD)*

*David Perez (SD)*

*Thomas Morell (SD)*