

Utgiftsområde 22

Kommunikationer

Utgiftsområde 22 – Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Kommunikationer	7
2.1	Omfattning	7
2.2	Utgiftsutveckling.....	7
2.3	Skatteutgifter	9
2.4	Mål för utgiftsområdet.....	9
3	Transportpolitik.....	11
3.1	Mål för utgiftsområdet.....	11
3.1.1	Transportpolitikens övergripande mål.....	11
3.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	11
3.3	Resultatredovisning.....	12
3.3.1	Transportpolitikens övergripande mål.....	12
3.3.2	Funktionsmål – tillgänglighet	13
3.3.3	Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa	21
3.3.4	Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.....	29
3.4	Regeringens bedömning av målpuppfyllelsen	37
3.5	Politikens inriktning	38
3.6	Den årliga revisionens iakttagelser.....	40
3.7	Budgetförslag.....	40
3.7.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	40
3.7.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	53
3.7.3	1:3 Trafikverket.....	56
3.7.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	58
3.7.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	59
3.7.6	1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.....	59
3.7.7	1:7 Trafikavtal	61
3.7.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	62
3.7.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	63
3.7.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	64
3.7.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	65
3.7.12	1:12 Transportstyrelsen	69
3.7.13	1:13 Trafikanalys.....	73
3.7.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	74
3.7.15	1:15 Sjöfartsstöd	78
3.7.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	78
3.7.17	1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	79
3.7.18	1:18 Lån till körkort	80
3.7.19	1:19 Obemannad luftfart.....	81
3.7.20	Sjöfartsverket.....	82
3.7.21	Luftfartsverket	84
3.7.22	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.....	89
4	Politiken för informationssamhället.....	91
4.1	Mål för området.....	91
4.1.1	Digitaliseringspolitik.....	91
4.1.2	Post.....	91
4.1.3	Grundläggande betaltjänster.....	91
4.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	91
4.3	Resultatredovisning.....	93

4.3.1	Avtagande utvecklingstakt jämfört med övriga EU-länder	93
4.3.2	Postmarknaden fortsätter att förändras	102
4.3.3	Tillgången till grundläggande betaltjänster är över lag tillfredsställande	104
4.4	Regeringens bedömning av måluppfyllelsen	105
4.5	Politikens inriktning	107
4.6	Budgetförslag.....	108
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	108
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	110
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	112
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	113
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	114
4.6.6	2:6 Myndigheten för digital förvaltning	116
4.6.7	2:7 Digital förvaltning	117

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om medfinansiering av transportinfrastruktur i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.7.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om förskottering av transportinfrastruktur i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.7.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 62 358 000 000 kronor (avsnitt 3.7.1).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2023 besluta om byte av mark inom fastigheten Solna Hagalund 4:1 mot mark inom fastigheterna Solna Järva 3:14 och Solna Järva 3:15 (avsnitt 3.7.2).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 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 3.7.12).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.7.20).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2023–2025 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.20).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.7.21).
9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2023–2025 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.7.21).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att avsluta den tidigare beslutade låneramen till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (avsnitt 3.7.22).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2023 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 000 000 000 kronor (avsnitt 3.7.22).
12. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2023 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
13. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2023 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.

Tabell 1.1 Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 468 391
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	30 950 890
1:3 Trafikverket	1 455 481
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	151 013
1:7 Trafikavtal	1 098 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557

Anslag	
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	83 179
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 648 987
1:12 Transportstyrelsen	2 407 440
1:13 Trafikanalys	70 527
1:14 Trängselskatt i Göteborg	920 705
1:15 Sjöfartsstöd	1 600 000
1:16 Internationell tågtrafik	95 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	351 000
1:18 Lån till körkort	151 466
1:19 Obemannad luftfart	30 000
2:1 Post- och telestyrelsen	119 862
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	90 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 549 014
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	162 410
2:7 Digital förvaltning	215 744
Summa anslag inom utgiftsområdet	78 952 417

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	130 918 874	2024–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	37 181 126	2024–2038
1:7 Trafikavtal	3 500 000	2024–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	56 000 000	2024–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	14 000 000	2024–2037
1:18 Lån till körkort	125 000	2024–2026
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2024–2027
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2024–2027
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	531 000	2024–2033
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	242 601 000	

2 Kommunikationer

Efter ett val som inneburit ett regeringsskifte ska budgetpropositionen överlämnas till riksdagen inom tre veckor efter det att en ny regering har tillträtt. Denna budgetproposition omfattar, trots den korta tid som stått till förfogande, många viktiga reformer. Det har dock inte varit möjligt för regeringen att föreslå nya mål för utgiftsområden eller ge den redovisning av resultat som enligt budgetlagen (2011:203) ska ingå i budgetpropositionen ett innehåll som fullt ut återspeglar regeringens politik.

2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar Transportpolitik och Politiken för informationssamhället.

I området Transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Myndigheter inklusive affärsverk som verkar inom området är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Statligt ägda bolag som berörs är AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB och Swedavia AB.

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. De myndigheter som verkar inom området är Post- och telestyrelsen (PTS) och Myndigheten för digital förvaltning.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2021	Budget 2022 ¹	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Transportpolitik	66 567	75 090	73 993	76 658	81 038	87 458
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	27 381	31 987	31 106	34 468	36 336	39 758
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 864	31 144	30 933	30 951	32 969	36 127
1:3 Trafikverket	1 360	1 426	1 469	1 455	1 486	1 507
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	369	369	533	533	194
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	146	146	62	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	295	258	258	151	149	149
1:7 Trafikavtal	925	1 238	1 269	1 098	958	1 006
1:8 Viss internationell verksamhet	29	31	31	31	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	87	82	82	83	86	88
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	638	950	940	550	550	550

	Utfall 2021	Budget 2022 ¹	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 135	1 943	2 086	1 649	2 025	2 054
1:12 Transportstyrelsen	2 187	2 367	2 322	2 407	2 461	2 481
1:13 Trafikanalys	66	70	72	71	73	75
1:14 Trängselskatt i Göteborg	1 001	1 025	1 043	921	1 014	1 022
1:15 Sjöfartsstöd	1 182	1 550	1 550	1 600	1 650	1 700
1:16 Internationell tågtrafik	1	45	38	95	95	95
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	122	299	205	351	379	379
1:18 Lån till körkort	44	151	66	151	151	151
1:19 Obemannad luftfart		8	8	30	30	30
Politiken för informationssamhället	2 267	2 354	2 347	2 294	2 263	2 240
2:1 Post- och telestyrelsen	76	93	94	120	150	173
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	126	136	122	131	131	131
2:3 Grundläggande betaltjänster	23	28	27	25	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	52	105	105	91	91	91
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 778	1 638	1 649	1 549	1 546	1 558
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	147	158	162	162	166	167
2:7 Digital förvaltning	66	196	187	216	154	95
Äldreanslag	3 204	1 000	1 000			
2022 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	3 074	1 000	1 000			
2022 1:20 Drivmedelskompensation						
2021 1:20 Tillskott till Sjöfartsverket	130					
Totalt för utgiftsområde 22						
Kommunikationer	72 038	78 444	77 339	78 952	83 301	89 698

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

**Tabell 2.2 Förändringar av utgiftsramen 2023–2025 för utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	76 965	76 965	76 965
Pris- och löneomräkning ²	1 398	5 826	9 045
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer <i>varav BP23³</i>	938	340	3 431
Volymer	50	100	150
Överföring till/från andra utgiftsområden			
Övrigt	-399	71	107
Ny utgiftsram	78 952	83 301	89 698

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 78 952 000 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2023. För 2024 beräknas anslagsnivån till 83 301 000 miljoner kronor och för 2025 till 89 698 000 miljoner kronor.

**Tabell 2.3 Utgiftsram 2023 realekonomiskt fördelad för utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2023
Transferringar ¹	10 071
Verksamhetsutgifter ²	33 288
Investeringar ³	35 544
Summa utgiftsram	78 902

Anm.: Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2021 samt kända förändringar av anslagens användning.

¹ Med transferringar avses inkomstöverföringar, dvs. utbetalningar av bidrag från staten till exempelvis hushåll, företag eller kommuner utan att staten erhåller någon direkt motprestation.

² Med verksamhetsutgifter avses resurser som statliga myndigheter använder i verksamheten, t.ex. utgifter för löner, hyror och inköp av varor och tjänster.

³ Med investeringar avses utgifter för anskaffning av varaktiga tillgångar såsom byggnader, maskiner, immateriella tillgångar och finansiella tillgångar.

2.3 Skatteutgifter

Vid sidan av stöd till företag och hushåll på budgetens utgiftssida finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. Innebörden av en skatteutgift beskrivs i Förslag till statens budget, finansplan m.m., avsnittet om skattefrågor. Den samlade redovisningen finns i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2021/22:98). I det följande redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22

Miljoner kronor

	2022	2023
Personbefordran, mervärdesskattesats 6 %	7 210	7 630
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	13 020	14 570
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	170	180
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten	1 570	1 650
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid banddrift	1 120	1 230
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid banddrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	560	790
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid banddrift	20	20
Koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten	0	0
Summa	23 690	26 090

Källa: Regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2021/22:98).

2.4 Mål för utgiftsområdet

De av riksdagen beslutade målen inom utgiftsområdet är följande:

Transportpolitik

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

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god

kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

Politiken för informationssamhället

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

Digitaliseringspolitik

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

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

Post

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

Grundläggande betaltjänster

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

Resultatredovisningar lämnas under respektive avsnitt.

3 Transportpolitik

3.1 Mål för utgiftsområdet

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utg.omr 22).

3.1.1 Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

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

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling, bl.a. till att halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6) och skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1). Regeringen har i skrivelsen Sveriges genomförande av Agenda 2030 (skr. 2021/22:247) lämnat en samlad redovisning av arbetet med Agenda 2030.

3.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys rapport 2022:11 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 (I2022/00957) som källa till uppföljningen av de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. Om någon annan källa används, så specificeras det i texten.

Regeringen använder nedan centrala indikatorer för att följa upp målen. Vidare används ytterligare mått i uppföljningen och som underlag för regeringens bedömning, vilket framgår av avsnitt 3.3.

Transportpolitikens övergripande mål

För uppföljning av transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet används de centrala indikatorer som nedan anges för funktionsmålet respektive hänsynsmålet.

För samhällsekonomisk effektivitet används följande centrala indikatorer:

- internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader
- samhällsekonomisk effektivitet för öppnade statliga infrastrukturobjekt

Funktionsmål – tillgänglighet

- punktlighet för person- respektive godståg
- varaktighet i totalstopp i vägnätet
- tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning
- fordonsinnehav respektive körkortsinnehav bland kvinnor respektive män

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

- antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken
- antalet viltolyckor
- växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg
- överskridanden av miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid i gaturum
- andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla

3.3 Resultatredovisning

3.3.1 Transportpolitikens övergripande mål

Långsiktig hållbarhet respektive transportförsörjning i hela landet

De aspekter i det övergripande målet som gäller transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet följs upp genom de centrala indikatorerna och kompletterande mått för funktionsmålet och hänsynsmålet och redovisas därför under de rubrikerna.

Transportförsörjningen är inte fullt ut samhällsekonomiskt effektiv

En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst de s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar, föroreningar av mark och vatten, intrång i naturmiljöer samt utsläpp av växthusgaser. Samhällsekonomiska beräkningar omfattar enbart effekter som är kvantifierbara och förutsätter att effekterna direkt eller indirekt kan värderas i monetära termer. Beräkningarna behöver därför kompletteras med bedömningar av effekter som inte värderats monetärt samt med känslighetsanalyser.

Under 2021 fanns det för de flesta transportsätt fortfarande betydande externa kostnader som inte betalas av transportköparen. Det innebär en risk för att samhället konsumerar en större mängd transporter än vad som är samhällsekonomiskt effektivt. Situationen har inte förändrats nämnvärt jämfört med 2020 förutom för tågtrafiken

som betalar en större andel av de externa kostnaderna 2021, eftersom banavgifterna har höjts. Enligt Trafikanalys redovisningar av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader betalade transportköpare under perioden 2012–2019 i de flesta fall för en allt större andel av de externa kostnader som respektive transportsätt orsakade. Den trenden bröts under 2020 vilket beror på att de samhällsekonomiska värderingarna av bl.a. klimateffekter och olyckor ökade.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter förutom en effektiv prissättning att de kvantifierbara nyttorna överstiger kostnaderna för de åtgärder som genomförs. Bedömningen av detta görs med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. Kalkylerna fångar inte allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och är därför endast en del av beslutsunderlaget. För sex av de tretton transportinfrastrukturobjekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2020 till september 2021 redovisas en positiv samhällsekonomisk lönsamhet, medan fem objekt anges ha en negativ lönsamhet. För övriga två objekt saknas sådana bedömningar.

3.3.2 Funktionsmål – tillgänglighet

För att samhället ska vara tillgängligt krävs ett transportsystem med god standard och tillförlitlighet samt en anpassning som gör att transportsystemet kan användas av alla. Vidare är en livskraftig transportbransch en viktig del då detta är en förutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna nyttja transporter.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats något

De indikatorer som 2020 pekade på goda utfall på transportsystemets standard och tillförlitlighet utvecklades under 2021 generellt negativt och innebar en återgång till mer normala nivåer. Punktligheten för både person- och godstågstrafiken har fallit tillbaka till 2009 års nivåer. Även flygets punktlighet minskade under 2021. Varaktigheten i totalstoppen i vägnätet understiger nivån för 2009 och har legat relativt stabilt de senaste åren. Trafikanter och näringslivet uppfattar transportsystemets standard och tillförlitlighet som ungefär likvärdig över tid.

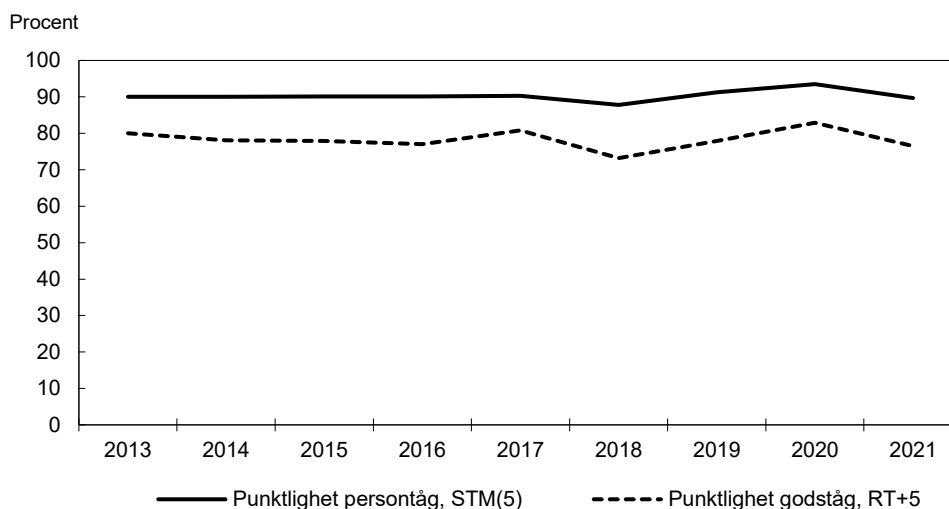
Punktligheten för person- respektive godståg faller tillbaka

Under 2021 föll persontågens punktlighet till 89,7 procent, en minskning med 3,8 procentenheter jämfört med föregående år, se diagram 3.1. Det sammanvägda tillförlitlighetsmättet (STM) redovisar andelen persontåg som planerats dagen före avgång och som har ankommit i tid till slutstationen. Ett tåg anses vara i tid om det ankommit enligt tidtabell eller högst fem minuter därefter (STM[5]). Punktligheten har med vissa mindre variationer över åren legat relativt konstant runt 90 procent sedan 2009 då målen antogs. Godstågens punktlighet vid slutstation uppgick till 76,5 procent 2021, en försämring med 6,4 procentenheter jämfört med föregående år. Punktligheten för godståg beräknas på motsvarande sätt som för persontåg, men utan korrigering för inställda tåg (RT+5).

Den enskilt största orsaken till den lägre punktligheten 2021 är att det under 2020 gick färre tåg, till följd av pandemin. År 2020 var relativt befriat från tågträngsel, vilket ledde till betydligt färre följdförseningar på övriga tåg när ett tåg av någon anledning blivit försenat. Tågen hade även färre resenärer, vilket bidrog till att uppehållen på stationerna för av- och påstigande var kortare och därmed inte orsakade förseningar. Ökningen av antalet förseningstimmar beror också delvis på fler incidenter med obehöriga i spårområdet, naturhändelser och olyckor. Störningarna på grund av banarbeten med hastighetsnedsättningar var också fler under 2021 jämfört med 2020.

Tåg som framförs kortare sträckor kommer oftare fram i tid. I statistiken delas persontågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg. Av kortdistanstågen, vilka utgör ungefär hälften av alla planerade tåg, kom 93 procent fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2021. Långdistanstågen, vilka är betydligt färre i antal, uppnådde en punktlighet på nästan 81 procent och medeldistanstågen nästan 87 procent 2021. Uppdelat på län varierade punktligheten från 74 till 93 procent 2021, lägst i Norrbottens län och högst i Hallands län. I jämförelsen mellan olika län bör det noteras att det är tågens slutstationer som avgör länstillhörighet och att det är olika sorters tåg som trafikerar länen. Långdistanståg som utgör en stor del av tågtrafiken i vissa län har en generellt sett lägre punktlighet.

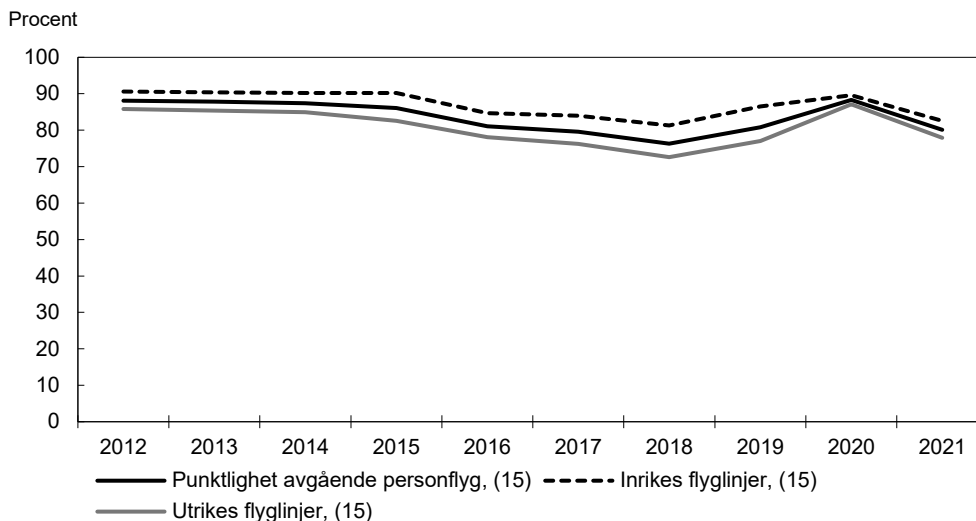
Diagram 3.1 Punktlighet för persontåg och godståg



Källa: Trafikanalys och Trafikverket.

Minskad punktlighet för flyget, fortsatt påverkan på flygtrafiken på grund av pandemin

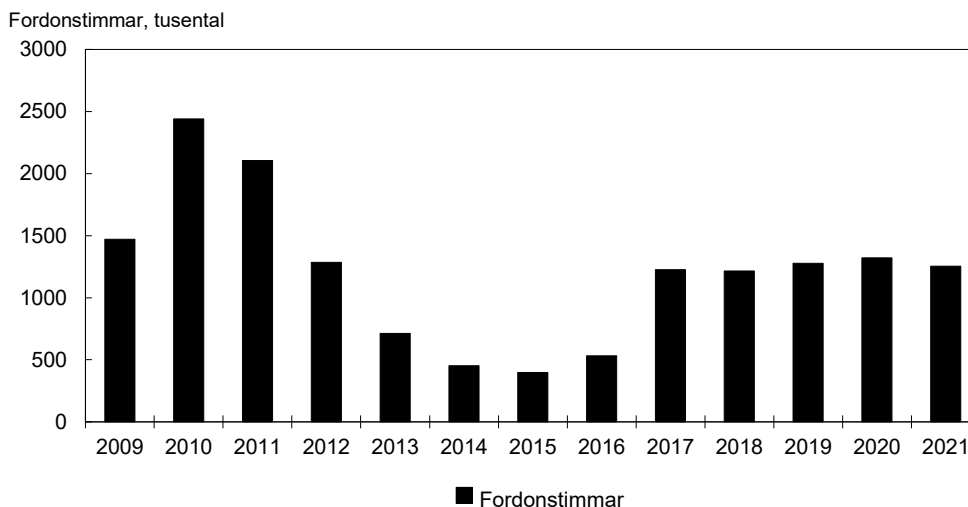
Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna, vilka förvaltas av Swedavia AB, var den sammantagna punktligheten för in- och utrikeslinjerna 80,1 procent under 2021, se diagram 3.2. Det är en minskning med 8,2 procentenheter jämfört med föregående år. Liksom tidigare år uppnår inrikesflyget en högre punktlighet jämfört med utrikesflyget. Sammanlagt reste närmare tolv miljoner resenärer till eller från Swedavia AB:s flygplatser under 2021. Det är två miljoner fler än under 2020, men en minskning med 70 procent jämfört med före pandemin.

Diagram 3.2 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser

Källa: Swedavia AB.

Totalstoppen i vägtransportsystemet har minskat något

Störningar i vägtransportsystemet kan generellt beskrivas genom varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Varaktigheten i antal fordonstimmar av de förekommande totalstoppen på det statliga vägnätet ligger fortsatt relativt stabilt på omkring 1 280 000 timmar sedan 2017, se diagram 3.3. Under 2021 uppgick totalstoppen till 1 255 000 timmar, vilket är en minskning med 5 procentenheter jämfört med 2021. Naturrelaterade händelser och olyckor med tunga fordon som inträffade på högtrafikerade vägar har bidragit mest till totalstoppen. Jämfört med 2009 minskade det totala antalet stillastående fordonstimmar med 15 procent under 2021. Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Väst som svarade för 37 procent av fordonstimmarna, följt av Region Norr med 23 procent. Problemen i Region Väst var störst framför allt i februari samt i oktober och december, medan januari och augusti var värst i Region Norr. Övriga regioner hade en mer jämn fördelning av fordonstimmarna över året och generellt på en lägre nivå för samtliga månader.

Diagram 3.3 Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet

Källa: Trafikanalys.

Standarden och driftsäkerheten i infrastrukturen är oförändrad

En förutsättning för ett väl fungerande järnvägssystem är en god kvalitet på spåren och en hög driftsäkerhet. Ett sätt att mäta detta är genom antalet infrastrukturrelaterade tågstörande fel i förhållande till trafikeringen (tågkilometer). Andelen fel ökade för nästan alla bantyper under 2021, jämfört med 2020. Orsaken är framför allt att det inte gick lika många tåg under pandemiåret 2020 och att väderförhållandena under 2021 var sämre. Fel i signalanläggningen och spårväxelfel orsakade av påfrestande väder stod för en stor del av ökningen.

Kvaliteten på spårläget, dvs. hur rakt spåret ligger i höjd- och sidoläge, mäts regelbundet. En bättre spårlägeskvalitet innebär en högre komfort för resenärer och minskat slitage på spår- och fordonskomponenter. Kvalitetstalet, det s.k. QS-talet, är ett sammanvägt värde av spårläget och beräknas för att få en bild av kvaliteten på en längre sträcka. Ett högre kvalitetstal innebär en högre kvalitet på spårets läge i förhållande till ett idealt läge. Kvalitetstalet för 2021 ökade marginellt jämfört med föregående år. Banor i storstad, på större stråk och med omfattande gods- och resandetrafik har generellt sett högre kvalitetstal än övriga bantyper. Det beror dels på att andelen äldre spår är mindre på dessa banor än banor med mindre trafik, dels på att mer trafikerade banor har en högre prioritet avseende underhållsåtgärder.

För det belagda vägnätet tillämpar Trafikverket en underhållsstandard som utgör ett verktyg för verksamhetsplaneringen. De olika vägtyperna har olika krav på underhållsstandard utifrån samhällsekonomiska bedömningar i syfte att tillgodose såväl trafikantens som samhällets intressen. Målet är att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från beslutad standard. Ju lägre andel som avviker från standarden, desto bättre är tillståndet. De senaste åren har tillståndet för storstadsvägar försämrats kraftigt. Ökad trafikbelastning i kombination med smalare körfält som koncentrerar slitaget har bidragit till en ökad nedbrytning av anläggningen. Storstadsvägarna utgör en liten del av vägnätet men har mycket trafik och är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. För vägar som bildar större sammanhängande stråk är nedbrytningen mindre, men de senaste årens trend är negativ. Under 2021 fortsatte den negativa trenden även för de övriga vägtyperna (vägtyp 3–6). Förändringar av vägytans skick går långsamt och det går inte att dra några säkra slutsatser från enskilda år. Den positiva utvecklingen av vägarnas tillstånd, som pågått sedan mätningarna startade på 90-talet, ser dock ut att ha vänt till en negativ utveckling de senaste åren.

Användbarheten för olika grupper är i stort sett oförändrad jämfört med tidigare år

Användningen av transportsystemet förändrades till följd av pandemin. Grupper som i högre utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel har påverkats mer än de som i första hand reser med bil. Bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet, så har transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

Användbarheten för personer med funktionsnedsättning har inte förändrats märkbart

En kollektivtrafik som är anpassad till personer med funktionsnedsättning är många gånger en förutsättning för denna grupps mobilitet. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning följs upp med tre olika mått som vart och ett följs upp vart tredje år. Dessa utgör bedömningen för indikatorn för tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Under 2021 studerades ett mått som bygger på en inventering av information på den regionala kollektivtrafikens webbplatser. Inventeringen baseras på transportörernas information till resenärer, bl.a. information om tidtabeller, störningar, biljettpriiser, tillgänglighet till fordon, stationer

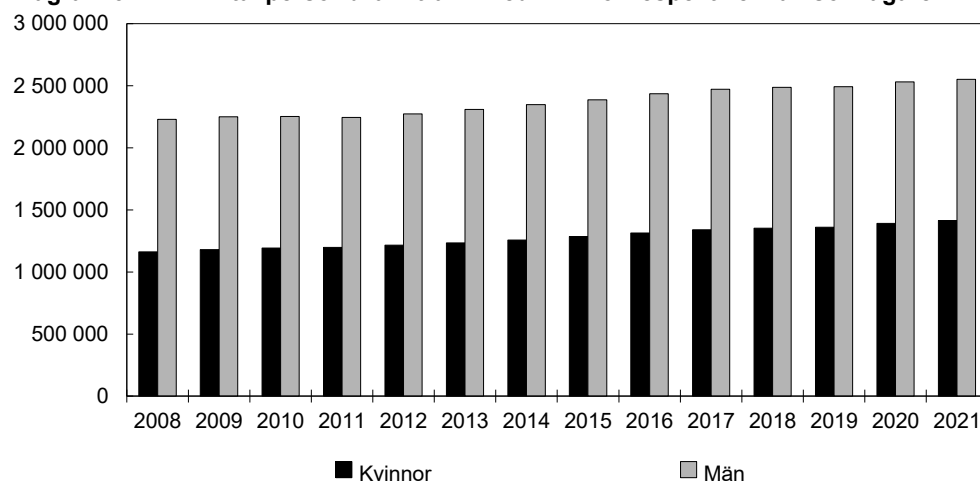
och hållplatser och säkerhets- och trygghetsfrågor. Utfallet i inventeringen jämförs med en liknande inventering som genomfördes 2019. Bedömningen är att utvecklingen för detta mått är generellt sett oförändrad. Detta är fallet trots att Sverige under två år har genomgått en pandemi där personer med funktionsnedsättning varit en särskilt utsatt grupp. Vissa förbättringar i informationstjänster i enskilda regioner noteras. Sammantaget kvarstår den negativa utvecklingen av kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning på grund av resultatet för upplevd användbarhet som mättes 2021. Resultaten visade särskilt på negativ utveckling vad avser riskuppfattningar med offentliga miljöer hos personer med funktionsnedsättning.

Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning har påverkats positivt av att 25 järnvägsstationer och 202 busshållplatser tillgänglighetsanpassades under 2021. Det totala antalet objekt som åtgärdats sedan 2010 till och med 2021 är 2 643 hållplatslägen och 164 stationer.

Män reser mer med bil än kvinnor men skillnaderna i bilinnehav och körkortsinnehav minskar

Resandet 2021 präglades fortsatt av pandemin och den minskning som noterades 2020 höll i sig, för såväl kvinnor som män, enligt den senaste resvaneundersökningen. Det är främst för resorna till och från arbetsplats eller skola, eller i tjänsten, som minskningen sedan pandemins start syns. Resorna med kollektivtrafik har minskat tydligt under pandemin. Under 2019 uppgick resandet till ca en timme per person och dag. År 2021 var den tiden ca 45 minuter. Män gör fler resor än kvinnor per person och dag. Däremot lägger män och kvinnor ungefär lika mycket tid på resor, knappt 45 minuter per person och dag. Männen har något längre restid till eller från arbetsplats, skola eller i tjänsten, medan kvinnor lägger mer restid på resor för service och inköp. Restid för fritidsändamål är lika för män och kvinnor. Vidare reser män något längre sträckor jämfört med kvinnor, 32 kilometer per person och dag för män respektive 24 kilometer per person och dag för kvinnor. Män använder bil nästan 26 kilometer per person och dag medan det för kvinnor uppgår till knappt 19 kilometer per dag.

Diagram 3.4 Antal personbilar i trafik med kvinnor respektive män som ägare



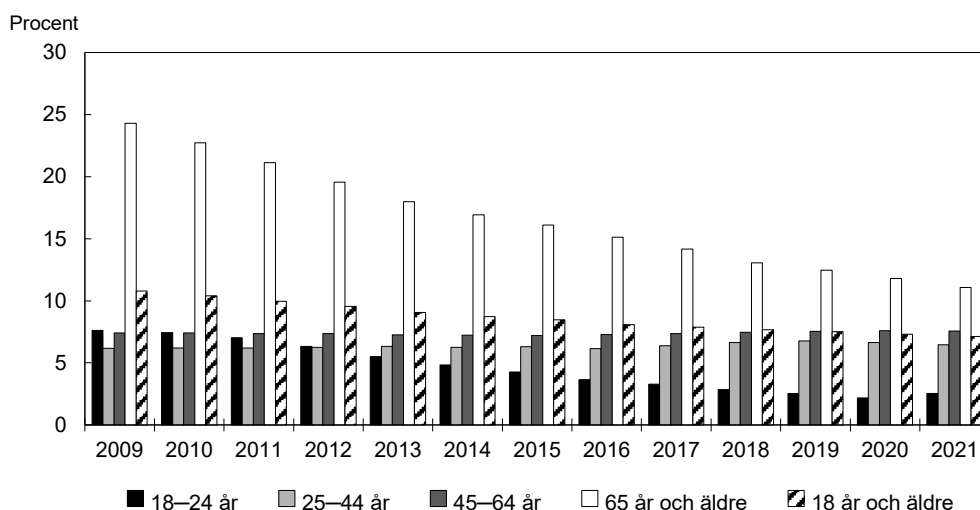
Källa: Trafikanalys.

Personbilar ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor. Den relativa skillnaden har dock minskat en aning de senaste tio åren. Bilinnehavet bland kvinnor har årligen ökat med i genomsnitt 1,6 procent under 2010–2021, medan mäns innehav ökat med 1,1 procent. Under 2021 var ökningen 1,6 procent för kvinnor och 1,0 procent för män. Personbilar som ägs av män har högre årlig körsträcka än

personbilar som ägs av kvinnor. Den absoluta skillnaden har dock minskat något de senaste tio åren.

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor. Skillnaden har dock minskat från 11 procentenheter 2009 till 7 procentenheter 2021, sett över alla åldersgrupper 18 år och äldre. Detta förklaras i stor utsträckning av en ganska dramatisk minskning av skillnaden i gruppen som fyllt 65 år, från 24 procentenheter 2009 till 11 procentenheter 2021. Skillnaden har minskat bland övriga åldersgrupper också, men inte lika mycket.

Diagram 3.5 Skillnader i körkortsinnehav (behörighet B) för män jämfört med kvinnor



Källa: Trafikanalys.

Inga förändringar i könsfördelningen i beslutande församlingar som fattar beslut om transportinfrastruktur

Könsfördelningen i beslutande församlingar utgör en av flera förutsättningar för att åstadkomma ett transportsystem som likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns resbehov. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Det har således inte skett så stora förändringar över tid, och andelen har i stor sett varit oförändrad de tre senaste åren. Könsfördelningen är ojämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal (primärkommunal) transportsektor har de senaste åren varit knappt en tredjedel i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningarna. För de politiska ledningarna är andelen runt 30 procent.

Transportsystemet upplevs som otryggare av kvinnor än av män

Det är skillnad mellan kvinnor och män i upplevd trygghet i resandet. Drygt 30 procent av kvinnorna väljer en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var drygt 15 procent 2021. Andelen män som uppger att de under det senaste året har valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott har ökat med tre procentenheter från 2009 till 2021. Motsvarande förändring bland kvinnor är en ökning med två procentenheter. Det har således inte skett någon större förändring över tid. En viss nedgång noteras för 2021 för både män och kvinnor, med två procentenheter respektive en.

Tillgängligheten för person- och godstransporter

Tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre nivå än då de transportpolitiska målen antogs

Tillgängligheten för övriga persontransporter har legat relativt stabilt över tid. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre nivå jämfört med när de transportpolitiska målen antogs 2009. Det beror huvudsakligen på att måttet fångar in en försämrad interregional tillgänglighet som kan kopplas till effekter av pandemin. För övrigt är det relativt små skillnader mellan 2020 och 2021. Tillgängligheten för övriga persontransporter har legat relativt stabilt över tid men med förekomst av stora geografiska variationer.

Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt över tid men med stora geografiska variationer. Högst är tillgängligheten i storstäder och deras förorter, oavsett färdmedel eller målpunkt. Glesa landsbygdskommuner samt mycket glesa landsbygdskommuner har lägst tillgänglighet.

Den interregionala tillgängligheten har haft en negativ utveckling främst på grund av effekter av pandemin. Den positiva trenden för en bättre interregional tillgänglighet bröts 2016 och har sedan dess sjunkit för varje år för att nå den hittills lägsta nivån 2021. Generellt sett är den interregionala tillgängligheten lägst i Norrlands inland. Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget har över tid legat relativt stabilt, med viss nedgång de senaste åren, och landade på en mycket låg nivå under pandemiåren 2020 och 2021. Tillgängligheten till arbete och skola befinner sig på samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs. Tillgänglighet till arbetsplatser och skolor visar på tydliga geografiska skillnader med högre tillgänglighet i områden med hög befolkningskoncentration.

Godstransporternas tillgänglighet befinner sig på ungefär samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs

På grund av pandemin var underlaget för att bedöma utvecklingen av tillgänglighet med avseende på godstransporter begränsat även 2021. En försiktig bedömning är dock att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de mer aktuella nöjdhetsundersökningar med lokala näringsidkare, transportköpare, yrkestrafikanter på väg och lokförare som redovisas i indikatorn Transportsystemets standard och tillförlitlighet.

Transportbranschen har fortsatt att påverkas hårt av pandemin

Under 2021 slog pandemin fortsatt hårt mot många transportföretag. Det kraftigt minskade resandet syns genom att såväl transportföretagens omsättning som lönsamhet försämrats. Särskilt utmanande har detta varit för de företag inom kommersiella och småskaliga marknadssegment som dels inte tar emot offentlig ersättning, dels ofta har sämre motståndskraft gentemot längre perioder av intäktsbortfall. Det gäller bl.a. taxitrafik och kommersiell buss- och järnvägstrafik.

För att minska risken för trängsel och smittspridning i kollektivtrafiken har det varit väsentligt att upprätthålla kapacitet och turtäthet, trots att efterfrågan minskat. Under 2021 gavs särskilt riktat stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna på 3 miljarder kronor som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av pandemin. Detta bedöms ha ökat tillgängligheten under året.

Antalet innehavare av C- och D-körkort, som innebär behörighet att framföra tung lastbil respektive buss, har fortsatt att minska. Minskningen från 2020 uppgår till över tre procent. Vidare har innehavarnas medianålder fortsatt att öka och många av förarna med dessa behörigheter kommer att fylla 65 år under de närmaste åren. Ett

positivt undantag är att medianåldern för kvinnor med C-behörighet har sjunkit med ett år jämfört med 2020. För att få utföra person- och godstransporter yrkesmässigt krävs även att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis.

Den senaste statistiken, som är från 2020, visar att det var ungefär 115 000 personer anställda i de 14 transportyrkena i Statistiska centralbyråns sysselsättningsregister, vilket var en minskning med 5 000 personer jämfört med 2019. Andelen kvinnor inom transportyrkena var endast 13 procent jämfört med nästan 50 procent för arbetsmarknaden som helhet. Andelen kvinnor har ökat med en procentenhet sedan 2016. Medianåldern för alla yrkesverksamma är 42 år, samma för kvinnor och män, medan den i transportyrkena är 41 år för kvinnor och 46 år för män.

Flygkapaciteten i Stockholmsområdet

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14 punkt 4, rskr. 2015/16:226). I betänkandet anför trafikutskottet att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats (bet. 2015/16:TU14 s. 30).

Med ändring av regeringens beslut den 18 december 2014 om uppdrag till en statlig samordnare för Bromma flygplats (S2014/08973), beslutade regeringen den 18 december 2015 (N2015/09059) att samordnarens uppdrag skulle begränsas till att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Övriga delar av uppdraget upphörde. Den statliga samordnaren redovisade den 11 april 2016 rapporten Mer flyg och bostäder.

Regeringen beslutade den 18 maj 2017 om att inrätta ett Arlandaråd för att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luftrummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Arlandarådets arbete är avslutat sedan den 31 mars 2019.

Swedavia AB har den 14 september 2020 redovisat en konsekvensanalys avseende den fortsatta driften av Bromma flygplats. Regeringskansliet uppdrog den 27 april 2021 åt en s.k. bokstavsutredare att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Bokstavsutredaren redovisade sitt uppdrag den 31 augusti 2021 i promemorian Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25). Promemorian har remissbehandlats. Samtidigt remissbehandlades Swedavia AB:s sammanfattning av konsekvensanalysen avseende den fortsatta driften av Bromma flygplats.

Regeringen konstaterar att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsregionen som för övriga landet, vilket betyder att flygplatsen är viktig för t.ex. näringslivet och företagandet. Bromma flygplats ska därför bevaras. Swedavia AB ansvarar för drift och utveckling av Bromma flygplats. Regeringen avser inte att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Tillkännagivandet är därmed slutbehandlat.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2, rskr. 2020/21:334). 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 (bet. 2020/21:TU14 s. 19 f.). I budgetpropositionen för 2022 lämnades en redogörelse för vilka åtgärder som dittills hade vidtagits med anledning av tillkännagivandet (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22 s. 20 f.). Vidare angavs att regeringen

skulle återkomma till riksdagen för att informera om hur tillkännagivandet skulle hanteras. I februari 2022 fick en s.k. bokstavsutredare 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 (I2022/00382). Bokstavsutredaren redovisade den 14 juni 2022 sitt uppdrag i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Promemorian har skickats ut på remiss. Remisstiden gick ut den 31 oktober 2022. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Riksdagen har vidare tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att riksdagens godkännande bör hämtas in innan ändringar genomförs i det nationella basutbudet av flygplatser (bet. 2021/22:TU4, rskr. 2021/22:81). Regeringen anser att Bromma flygplats ska bevaras. Regeringen noterar därför riksdagens tillkännagivande och konstaterar i övrigt att tillkännagivandet inte i nuläget medför något behov av ytterligare åtgärder från regeringens sida. Tillkännagivandet är därmed slutbehandlat.

Arbetet med civilt försvar och krisberedskap fortsätter

När det gäller civilt försvar och krisberedskap är en grundläggande funktionalitet för transportområdet betydelsefull och en förutsättning för att flera andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig. Att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar är bl.a. betydelsefullt för Försvarsmaktens verksamhet. I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anges att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Mot bakgrund av förslagen i propositionen har medel fördelats för att myndigheterna inom transportområdet successivt ska kunna utveckla det civila försvaret ytterligare. Arbetet med att utveckla det civila försvaret och förmågan avseende transportområdet fortsatte under 2021, bl.a. när det gäller organisatorisk uppbyggnad och planering. Vidare har Sveriges samarbete med Finland om transportberedskap utvecklats, baserat på befintligt samförståndsavtal mellan Trafikverket och Transport- och kommunikationsverket.

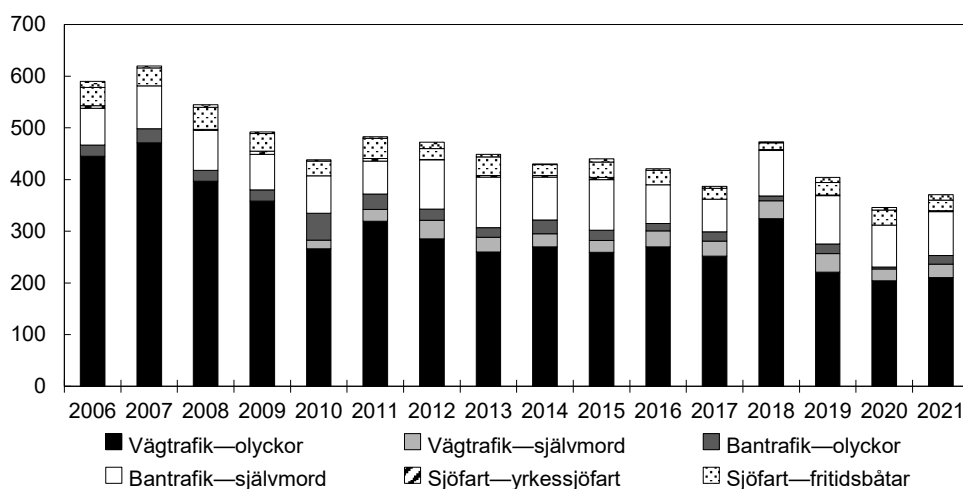
3.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har ökat något

År 2021 omkom sammantaget 369 personer i alla trafikslag, varav 258 personer i olyckor och 111 i konstaterade självmord, se diagram 3.6. Detta var 23 personer fler än under 2020. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 37 procent. Sett till andel av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2021 för 64 procent och bantrafiken för 28 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt. Trots detta kan det konstateras att vägtrafiken dominerar även här. Män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. I de fall det finns könsuppdelad statistik att tillgå redovisas dessa uppgifter i samband med respektive trafikslag.

Diagram 3.6 Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2021

Antal omkomna



Källa: Trafikanalys.

Viss ökning av antal omkomna i vägtrafiken

Åtgärder för säker infrastruktur som vidtas inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerhetsmålet. Samtliga åtgärder på statliga vägar under 2021 beräknas ha minskat det årliga antalet omkomna med ca två personer.

Under 2021 omkom 210 personer i vägtrafiken, vilket är sex personer fler jämfört med 2020. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna (i personbil, buss och lastbil) i majoritet, ca 60 procent av de omkomna under det senaste decenniet, och detsamma gäller även för 2020.

Det antal svårt skadade som rapporteras av polisen respektive av sjukvården var 1 718 personer respektive 3 193 personer för 2021, jämfört med 1 645 personer respektive 3 625 personer för 2020. Skillnaden mellan polisens och sjukvårdens siffror beror bl.a. på att sjukvården fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om, t.ex. fotgängare, cyklister och mopedister. Dessutom kan pandemin ha orsakat underrapportering av trafikolyckorna både av polisen respektive av sjukvården för åren 2020 och 2021. Siffrorna för allvarligt skadade rapporteras också kontinuerligt framför allt av sjukvården, därmed finns osäkerheter om slutlig siffra vid en given tid. Därför kan det finnas stora osäkerheter samt justeringar i siffrorna för det antal svårt skadade som har rapporterats.

Män är liksom tidigare år överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Bland de omkomna i olyckor har andelen män under de senaste tio åren varit i genomsnitt 76 procent och andelen kvinnor 24 procent. Tendensen de senaste decennierna är en ökande andel män bland de omkomna. Under 2021 omkom 156 män och 54 kvinnor i vägtrafiken. Det beror sannolikt på att män kör mer bil och betar sig mer riskfyllt i trafiken än kvinnor, som generellt sett följer trafikregler i större utsträckning.

Minskning av antalet omkomna i fritidssjöfarten

Redovisningen av antalet omkomna i sjöfarten är fördelad mellan yrkessjöfarten och fritidssjöfarten. Inom yrkessjöfarten omkom två personer på svenska vatten under 2021 i en s.k. sjöolycka jämfört med inga omkomna 2020. Sjöolyckor är olyckor som har att göra med fartygets drift. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden. I fritidssjöfarten omkom 20 personer

under 2021, mot 29 personer året innan. Rapportering som möjliggör mätning av antalet skadade i fritidssjöfarten är under utveckling. Under det senaste året var 18 av de 20 omkomna män. För hela perioden 2006–2021 har 94 procent av de omkomna varit män. I yrkessjöfarten finns ingen uppgift om kön på de omkomna.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis (bet. 2020/21:TU12 punkt 3, rskr. 2020/21:379). Av tillkännagivandet följer att regeringen bör se till att den samordnande myndigheten bejakar möjligheten att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utbilda och examinera för förarbevis (bet. 2020/21:TU12 s. 6). Lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft fullt ut den 1 maj 2022. Enligt lagen finns det inget som hindrar båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer att utbilda och att examinera för förarbevis för vattenskoter. Den 31 mars 2022 fick Transportstyrelsen i uppdrag att senast den 29 april 2022 informera båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer om denna möjlighet (I2022/00839). Transportstyrelsen höll den 27 april 2022 ett informationsmöte med berörda. Med detta anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Viss ökning av självmord i bantrafiken

I bantrafiken omkom under 2021 totalt 102 personer, varav 17 personer i olyckor och 85 i självmord. Detta är en ökning med 17 personer jämfört med 85 personer 2020. Av olyckorna i bantrafiken var kollisioner vid vägkorsningar den vanligaste typen av olycka. Det är även dessa olyckor som ökat mest jämfört med 2020. Även självmorden har ökat något som sedan 2006 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt utgör männen 72 procent av de omkomna i olyckor och självmord sammantaget, och andelen omkomna kvinnor utgör 28 procent.

Bantrafiken är det enda trafikslag där de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget) är fler än de allvarligt skadade, vilket beror på att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed dödliga. Spårvägstrafikens roll är marginell för antalet omkomna i olyckor och självmord, men står för nära hälften av de allvarligt skadade. Det rör sig då om personer som skadas i en trafikmiljö där spårväg och vägtrafik samsas längs långa sträckor.

Ovanligt många omkomna i luftfarten

Antalet omkomna i luftfarten varierar mycket över åren, sedan 2006 mellan 1 och 12 omkomna per år. Majoriteten av dödsolyckorna inträffade inom privatflyget och inom det sportbetonade flyget. Under 2021 omkom ingen inom linjefart och ej regelbunden trafik. I det övriga flyget omkom 11 personer, vilket är en ovanligt hög siffra på grund av en enskild olycka med nio omkomna i ett privatplan. För allvarligt skadade är inrapporteringen till Transportstyrelsen för vissa delar av luftfarten frivillig och därmed bristfällig. Kön och ålder på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.

Antalet viltolyckor på en hög nivå

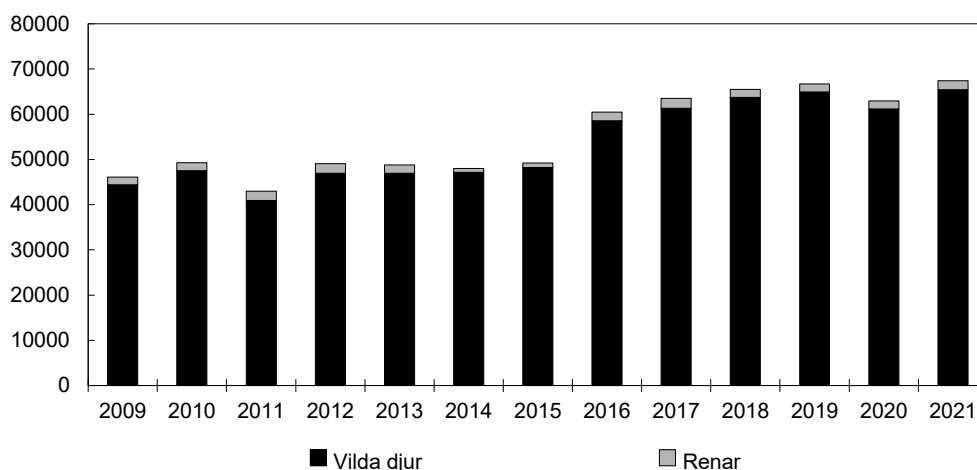
De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009, och uppgick under 2021 till 67 377 olyckor, en ökning med 4 428 olyckor jämfört med föregående år, se diagram 3.7. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var förra året det högsta sedan målen antogs. I statistiken särredovisas renar då ren är ett tamdjur och därför inte klassas som vilt djur enligt jaktlagen (1987:259). Rådjursolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2021

till 50 373, vilket var en betydande ökning jämfört med 2020 då 45 171 påkörningar skedde. Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Trafikarbetet på väg har ökat men inte i en omfattning som skulle kunna förklara det ökade antalet viltolyckor.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2021 till 7 481 djur vilket är en ökning med 1 534 påkörningar. Det omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur. Det var mer än 700 fler djurpåkörningar jämfört med medelvärdet för de tre föregående åren.

Diagram 3.7 Antal trafikolyckor med vilt respektive ren

Antal olyckor



Källa: Nationella viltolycksrådet.

Utsläpp av växthusgaser oförändrade

Utsläpp från inrikes transporter oförändrade

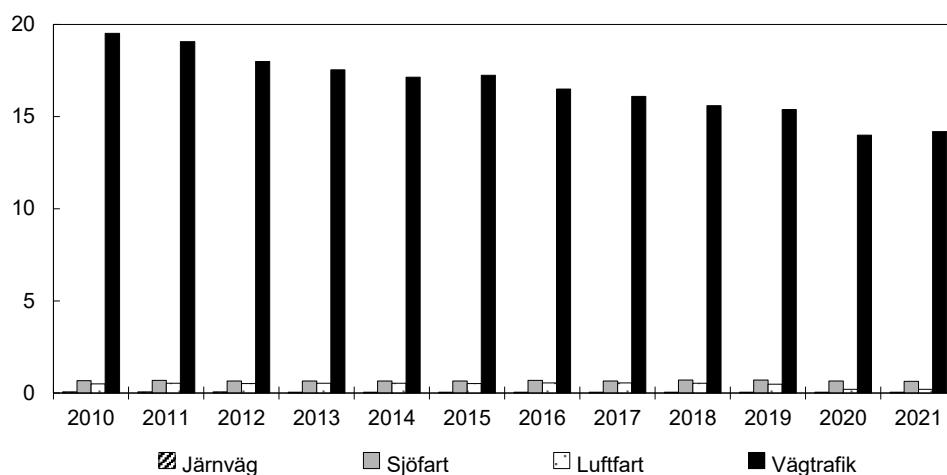
Riksdagen har beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket ökade utsläppen från inrikes transporter något mellan 2020 och 2021 till följd av ökad trafik, men är fortfarande nästan 10 procent lägre än 2019. Utsläppsökningen 2021 dämpades av en ökad andel biodrivmedel, energieffektivisering och ökad elektrifiering. Andelen förnybar energi i vägtransportsektorn utgjorde preliminärt knappt 25 procent under 2021, jämfört med 24 procent 2020. Under 2021 var 43 procent av de nyregistrerade personbilarna antingen laddhybrider eller elbilar, motsvarande andel 2020 var 31 procent. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2021 till ca 6 procent, jämfört med 3,6 procent 2020. Ökningen av laddbara bilar har fortsatt under 2022 och beror bl.a. på EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon, det s.k. bonus-malus-systemet, och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur. Elektrifiering av transporter är en nödvändig utveckling för att Sverige ska klara sina bindande åtaganden enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG. Under åren 2010–2021 minskade utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, med ca 27 procent, se diagram 3.8.

Utsläppen från inrikes flyg var oförändrade under 2021 jämfört med 2020, enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket. Utsläppen var därmed fortsatt ungefär

hälften så stora som före pandemin. Slutliga siffror över växthusgasutsläppen redovisas av Naturvårdsverket i december 2022.

Diagram 3.8 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter 2010–2021

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Energieffektiviteten för person- och godstransporter på väg, uttryckt som energi-användning per personkilometer respektive tonkilometer, fortsatte enligt Trafikanalys att förbättras under 2020, vilket är det senaste året med samlad statistik. Inrikesflygets energieffektivitet försämrades under 2020, vilket kan förklaras med en lägre passagerarbeläggning som en följd av det minskande resandet under pandemin.

De genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar, som är ett mått på deras energieffektivitet, minskade under 2021 till 75 g/km, jämfört med 93 g/km 2020. Minskningen beror framför allt på den kraftigt ökade andelen elbilar i nybilsregistreringen. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om lastbilers längd och vikt (bet. 2014/15:TU12 punkt 7, rskr. 2014/15:206). Av tillkännagivandet följer att regeringen dels skyndsamt bör utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels att generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter genomförs (bet. 2014/15:TU12 s.26). Vidare har riksdagen tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om tunga och långa lastbilar (bet. 2016/17: TU14 punkt 4, rskr. 2016/17:238). Av tillkännagivandet följer att regeringen skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14 s. 10). Den 1 juli 2017 infördes en ny bärighetsklass, BK4, i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner (prop. 2016/17:112, bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238). Den nya bärighetsklassen gör det möjligt med tyngre fordon och fordonskombinationer än vad som var möjligt tidigare. Den 15 februari 2018 beslutades om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). Ändringarna trädde i kraft den 1 april 2018. De första statliga BK4-vägarna öppnades för trafik under 2018. Den 30 november 2017 beslutades ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Ändringarna, som trädde i kraft den 1 februari 2018, bedöms ge bättre förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Därutöver fick Trafikverket den 30 augusti 2018 i uppdrag att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet

(N2018/04593). Trafikverket redovisade uppdraget den 29 mars 2019. Redovisningen har remissbehandlats. Den 25 augusti 2022 beslutades om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) för att möjliggöra att fordonsekipage på upp till 34,5 meter får köras på det vägnät som pekas ut av Trafikverket. Trafikverket har pekat ut ungefär 450 mil väg som kan öppnas för dessa fordon fram till 2025. Ändringarna i trafikförordningen träder i kraft den 31 augusti 2023. Mot bakgrund av de nu redovisade åtgärderna anser regeringen att tillkännagivandena är slutbehandlade.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om utnyttjande av vattenvägar (bet. 2018/19:TU14 punkt 4, rskr. 2018/19:258). Av tillkännagivandet följer att regeringen fortsatt bör prioritera arbetet med att främja vattenvägarna samt underlätta för mer prämtrafik för att öka andelen hållbara transporter (bet. 2018/19:TU14 s. 21).

Inom ramen för den nationella godstransportstrategin utsågs 2019 en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (N2018/04482). År 2019 tog Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) emot Trafikverkets rapport Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart, 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart varav femton åtgärder rör inlandssjöfart (I2020/00071). Den 30 mars 2022 presenterade Trafikverket sin årliga redovisning av regeringsuppdraget att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart (I2022/00865). Den övergripande statusen för handlingsplanen är att 35 åtgärder är klara och att 28 åtgärder pågår enligt plan. Den nationella samordnarens uppdrag löper t.o.m. 2024.

Under 2019 presenterade Trafikverket inom ramen för den nationella samordnarens arbete uppdraget Analys av torrhamnar och avlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar (I2020/00071).

I samband med genomförandet av det grundläggande tekniska direktivet för inlandssjöfarten 2014 pekade Transportstyrelsen ut ett antal inre vattenvägar i Sverige. Under 2019 pekade Transportstyrelsen ut ytterligare ett antal inre vattenvägar. Därefter antog Europeiska kommissionen under 2021 en delegerad akt med reviderade bilagor till Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG där de nya utpekade inre vattenvägarna återfinns. Detta innebär att fartyg certifierade enligt direktivet nu har fler inre vattenvägar i Sverige att segla på.

I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 20) föreslogs en förlängning av möjligheten att ansöka om s.k. ekobonus t.o.m. 2022. Ekobonusen syftar till att ersätta vägtransporter med sjötransporter. Riksdagen avsatte för detta ändamål 50 miljoner kronor per år för 2021 och 2022 (bet. 2020/21:MJU1, rskr. 2021/22:142). Vidare föreslogs i budgetpropositionen (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20) en förlängd och breddad ekobonus, som en åtgärd i arbetet att ytterligare främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter (300 miljoner kronor under 2022–2024). Anslaget 1:17 *Klimatpremier* inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård föreslogs öka med 100 miljoner kronor 2022. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget i propositionen att stödet bör riktas till bl.a. sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg för att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar (bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:111). Den breddade ekobonusen måste godkännas av Europeiska kommissionen innan den kan införas.

I september 2021 redovisade Trafikverket rapporten Tilläggsuppdrag hamnar (I2021/02496) som tagits fram inom ramen för den tidigare nämnda samordnarens arbete. Fokus i rapporten är hamnars utveckling för att öka omställningen till fossilfrihet hos sjöfartssektorn samt hur hamnars avgiftsuttag påverkar konkurrenskraften för sjöfarten. Trafikverket fick den 20 januari 2022 i uppdrag att via samordnaren bl.a. föra en dialog med branschorganisationen Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket med målsättningen att få till stånd likvärdiga miljö- och klimatstyrningsincitament i hamn- och farledsavgifterna (I2022/00180).

Under 2021 presenterade Trafikverket ett kartverktyg som beskriver omlastningsplatser för järnväg och sjöfart i Sverige och omfattar 146 hamnar, med fokus på den fysiska anläggningen. Kartverktyget är ett resultat av regeringens uppdrag att verka för bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg (N2018/04481).

Mot bakgrund av de nu redovisade åtgärderna anser regeringen att tillkännagivandet om utnyttjande av vattenvägar är slutbehandlat.

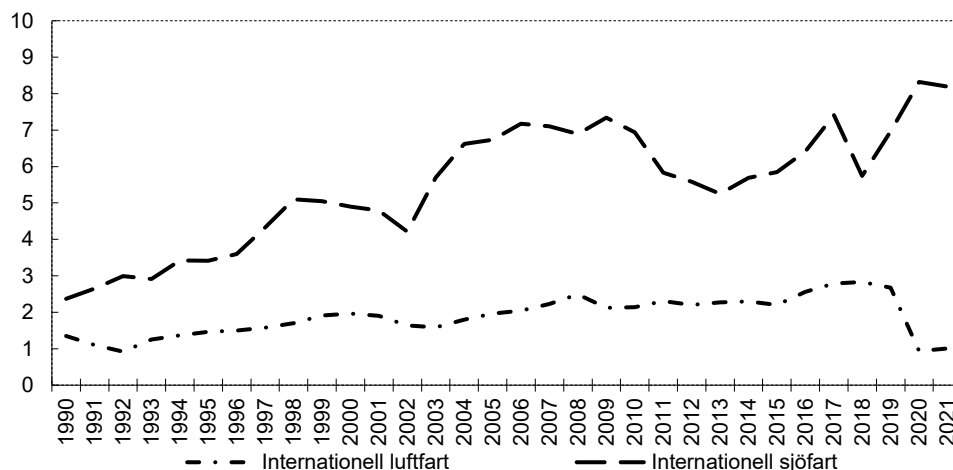
Utsläpp från internationell luftfart minskade kraftigt till följd av pandemin

Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart till och från Sverige ingår inte i etappmålet. Däremot konstateras det i klimathandlingsplanen (prop. 2019/20:65) att för att nå nettonollmålet 2045, behöver växthusgasutsläppen från transporter vara i princip noll samma år.

Den officiella statistiken över utsläpp från internationell luftfart och sjöfart baseras på den mängd bränsle som flygplan och fartyg med en destination utanför Sveriges gränser tankar respektive bunkrar i Sverige. Dessa utsläpp har både ökat och minskat under det senaste decenniet, se diagram 3.9. Utsläppsförändringarna speglar dock inte alltid förändringar i resande- och transportvolymerna till och från Sverige. Exempelvis så redovisades ökade utsläpp under 2020, trots att fartygstrafiken minskade på grund av pandemin. Skillnaderna kan bl.a. förklaras av att svenska bränsleleverantörer var tidiga med att erbjuda lågsvavlig olja och att det prismässigt varit attraktivt att bunkra i Sverige.

Diagram 3.9 Utsläpp av växthusgaser från bunkring till internationella transporter 1990–2021

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Preliminära beräkningar från Naturvårdsverket pekar mot att utsläppen från den internationella luftfarten ökade med ca 7 procent mellan 2020 och 2021 men fortfarande är drygt 60 procent lägre än utsläppen under 2019. Huvudorsaken till den

kraftiga minskningen är den minskade flygtrafiken under pandemin. Vid sidan av pandemirelaterade effekter har åtgärder vidtagits för att begränsa utsläppen från luftfarten. En reduktionsplikt för flygbränsle har införts, och den 1 augusti 2021 infördes krav på att start- och landningsavgifter ska differentieras i förhållande till luftfartygs klimatpåverkan.

Påverkan på människors hälsa och livsmiljö

Luftföroreningar varierar mellan åren men verkar minska över tid

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Höga halter av kvävedioxid är dock alljämt ett problem i många svenska tätorter och fortfarande orsakar trafikavgaser ca 2 800 dödsfall årligen. Under 2021 uppmättes överskridanden av miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet endast i Umeå kommun.

Antalet dygn då miljökvalitetsnormen för grova partiklar, PM10, överskreds minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock vara ganska stor. År 2021 överskreds miljökvalitetsnormen (och därmed EU:s gränsvärde) i två kommuner, Skellefteå och Östersund.

Buller är ett fortsatt och ökande problem

Omgivningsbuller fortsätter att vara ett allvarligt miljöproblem som påverkar människors hälsa med bl.a. ökad risk för hjärtinfarkt och stroke. Cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, varav ca 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Trafikbuller beräknas orsaka ca 500 dödsfall per år. Det är främst ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande i bullerutsatta miljöer som orsakar att antalet personer som utsätts för buller ökar.

Trafikverket genomförde under 2021 bulleråtgärder för totalt ca 3 800 personer, varav för 1 600 personer längs statliga vägar respektive för 2 200 personer längs järnvägar. Detta är nästan en halvering jämfört med 2020. Trafikverket arbetar systematiskt med att minska störningarna för de mest bullerutsatta med fokus på de ca 55 000 personer som utsätts för buller som överstiger riktvärdena med mer än 10 decibel.

Andelen som använder fysiskt aktiv transport har minskat över tid

Fysiskt aktiv transport, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till folkhälsan, men ligger på en låg nivå.

Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån på 60 minuter per dag via transporter, och bland vuxna har aktivitetsnivån via transporter minskat. Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var knappt fyra procent 2020 (jämförbar statistik för 2021 är inte tillgängligt). Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var knappt 12 procent 2020. Antalet resor till fots minskade med 4 procentenheter 2020 jämfört med 2019 medan antalet resor med cykel ökade med 6 procentenheter.

Ett etappmål inom miljömålen är att andelen persontransportarbete med gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige ska vara minst 25 procent 2025. Detta redovisas under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård, avsnittet God bebyggd miljö.

Under 2021 byggdes det 34 kilometer ny statlig cykelväg. Åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet bedöms generellt ge positiva hälsoeffekter. Arbetet med att främja ökad och säker cykling sker bl.a. genom statlig medfinansiering

till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen. Stadsmiljöavtalen redovisas under avsnitt 3.3.4 samt under utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik, avsnittet Goda och hållbara livsmiljöer.

Insatser för att minska påverkan på naturmiljö och kulturlandskap

Trafikverket genomför riktade miljöåtgärder inom flera områden för att åtgärda brister i befintlig infrastruktur. Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2021 jämfört med 2020.

Åtgärderna bidrar till landskapsanpassning genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden samt främja positiva värden. Förändringarna är dock små i förhållande till behoven i transportsystemet och utvecklingen är totalt sett negativ, vilket bl.a. beror på förändringar i samhället och i landskapet i stort liksom trafikutvecklingen. Under 2021 genomfördes något färre landskapsåtgärder än under 2020, totalt åtgärdades 74 passager för djur samt 517 kulturobjekt som t.ex. alléer. Trafikverket har under året prioriterat arbetet med att förstärka och bevara artrika miljöer i anslutning till vägar och järnvägar och bekämpa invasiva främmande arter. Totalt genomfördes 348 insatser under 2021, jämfört med bara hälften så många under året innan.

Trafikverket har arbetat med att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador. Antalet inventerade områden har ökat sedan föregående år, framför allt inom vägsektorn. För järnvägs- och flygverksamhet bedöms inventeringen nu vara färdig. Antalet objekt som undersökts och som har efterbehandlats har ökat jämfört med föregående år. Totalt är många av de identifierade riskobjekten inventerade, ca en femtedel av dessa har undersökts och efterbehandlats. Det finns även avtal med femton bolag om den s.k. miljögarantin. Flera arbeten slutfördes under 2021 inom miljögarantin, främst vid Jernhusen AB:s bangårdar och vid Swedavia AB:s flygplatser. Totalt uppgick kostnaderna 2021 till ca 240 (292) miljoner kronor fördelat på 15 (52) miljoner kronor för Trafikverket och 225 (240) miljoner kronor för ersättning enligt miljögarantin. Flera åtgärder rör bl.a. undersökningar av PFAS-förorenade områden, dvs. områden förorenade med högfluorerade ämnen.

Utsläpp av mineraloljor från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp. Variationerna under de senaste tre rapporterade åren har varit små men med en liten ökning under det senast rapporterade året.

3.3.4 Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029

Den samlade effekten av de investeringar, reinvesteringar och underhållsåtgärder som genomförs bedöms kunna bidra positivt till delar av de transportpolitiska målen som t.ex. trafiksäkerhet och tillgänglighet, genom bl.a. punktlighet, kapacitet, robusthet, användbarhet samt miljö och hälsa.

Investeringar i den statliga transportinfrastrukturen

Ekonomiska ramar

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029 är enligt riksdagens beslut 622,5 miljarder kronor i fasta priser (2017 års prisnivå), varav 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av

transportsystemet, 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar och 164 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar.

Medel tillkommer därutöver från bl.a. banavgifter, medfinansiering och EU-finansiering. Banavgifter uppgick 2021 till 671 miljoner kronor, jämfört med 1,8 miljarder kronor 2020. Medfinansiering uppgick 2021 till 1 326 miljoner kronor, varav 1 252 miljoner kronor från kommuner och regioner samt 75 miljoner kronor från externa aktörer. Motsvarande siffror för medfinansiering 2020 är 1 489 miljoner kronor, varav 1 271 miljoner kronor från kommuner och regioner samt 218 miljoner kronor från externa aktörer. Utbetalningarna från Europeiska kommissionen via Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) uppgick 2021 till 506 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling, varav de största utbetalningarna avsåg byte till det nya EU-gemensamma signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS), markutrustning Malmbanan på 242 miljoner kronor, Next Intelligent Transport Systems and Services (ITS) phase 3 på 47 miljoner kronor, Järnvägsprojekt genom Bergslagen, Hallsberg–Degerön på 44 miljoner kronor samt Norrbotniabanan Umeå–Skellefteå, studier på 42 miljoner kronor. Motsvarande totalsumma för 2018, 2019 samt 2020 var 104, 114 respektive 318 miljoner kronor.

Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 3.1. Den totala investeringsvolymen för 2021 ökade med ca 2,8 miljarder kronor jämfört med 2020, varav järnvägsinvesteringar har ökat kraftigast, med ca 1,7 miljarder kronor. Väginvesteringar minskade med 0,6 miljarder kronor jämfört med 2020 i löpande priser.

Tabell 3.1 Verksamhetsvolym investeringar, nationell plan och länsplaner

Miljoner kronor, löpande priser 2018, 2019, 2020 och 2021, exklusive medfinansiering från annan part än staten

	2018	2019	2020	2021
Nationell plan, verksamhetsvolym investeringar				
Järnväg	10 038	13 195	17 017	18 739
<i>varav namngivna investeringar</i>	8 314	11 526	15 400	17 485
Väg	11 171	12 050	13 857	13 301
<i>varav namngivna investeringar</i>	7 124	8 276	9 909	9 305
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfartsverket ¹	492	255	196	424
<i>varav namngivna investeringar</i>	453	239	151	333
Luffart, inkl. statlig medfinansiering ²	237	120	104	120
<i>varav namngivna investeringar</i>	176	49	25	0
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 196	2 224	2 049	2 117
Miljöåtgärder ³	629	737	836	885
Planering investeringsåtgärder	116	120	111	110
Utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering	2 155	2 514	2 281	3 353
<i>varav investeringar i nationell och regional plan</i>	1 725	1 939	1 975	2 954
<i>varav stadsmiljöavtal</i>	430	575	306	399
Summa nationell plan, verksamhetsvolym investeringar⁴	21 022	25 482	30 515	33 358
Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar				
<i>Namngivna objekt</i>	1 574	1 304	1 400	1 020
<i>Trimnings- och miljöåtgärder</i>	1 001	1 075	1 061	844
Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar	3 039	2 909	2 949	2 628

¹ Avser investeringar i nationell plan som Trafikverket ansvarar för samt om- och nybyggnadsåtgärder i farleder och slussar som Trafikverket finansierar via nationell plan men där Sjöfartsverket är ansvarigt för genomförandet. Utöver dessa medel tillkom 105 mnkr 2021.

² Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för, namngiven investering är medfinansiering av Sälens flygplats, statligt investeringsstöd till landningsbana.

³ Inklusive bidragsutbetalningar, huvudsakligen miljögarantier enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁴ Summa nationell plan, verksamhetsvolym investeringar avser namngivna investeringar för järnväg, väg, sjöfart och luffart, samt trimningsåtgärder, miljöåtgärder (exklusive bidragsutbetalningar på 230 miljoner kronor 2021, 249 miljoner kronor 2020, 203 miljoner kronor 2019 och 141 miljoner kronor 2018), planering investeringsåtgärder samt utbetalning av bidrag, stöd och medfinansiering.

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2018, 2019, 2020 och 2021 samt kompletterande underlag från Trafikverket (I2022/00544).

Stadsmiljöavtalen ska främja hållbara stadsmiljöer och skapa förutsättningar för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, respektive till hållbara godstransporter. Under 2021 beviljade Trafikverket ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 1,2 miljarder kronor. För tidigare beviljade ansökningar betalades ca 402 miljoner kronor ut i stöd under 2021, varav 31 miljoner kronor avser den tillfälliga cykelförstärkningen som gjordes efter förslag i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2021/:TU1, rskr. 2020/21:46), vilket är lägre än ramen om upp till 1 miljard kronor per år, totalt 12 miljarder kronor under planperioden. Utfallet 2021 uppgår till 399 miljoner kronor på grund av återbetalning av stöd från stödmottagare. År 2020 uppgick utfallet för stadsmiljöavtal till 306 miljoner kronor.

I tabell 3.1 visas utfallet för trimnings- och miljöåtgärder i nationell plan för 2018, 2019, 2020 och 2021 i löpande priser. En linjär förbrukning över planperioden 2018–2029 skulle, uttryckt i fasta priser, innebära en årlig förbrukning på 2 150 miljoner kronor för trimningsåtgärder och 800 miljoner kronor för miljöåtgärder. Framdriften för trimningsåtgärder för 2021 har i fasta priser varit lägre än linjär förbrukning medan det ackumulerade utfallet 2018–2021 är ca 600 miljoner kronor (ca 8,4 procent) över

volymen i nationell plan. Framdriften för miljöåtgärder var under 2021 ca 742 miljoner kronor och strax under linjär förbrukning i fasta priser, vilket innebär en förbrukning i linje med föregående år samt en ökning från tidigare år inom planperioden. Det ackumulerade utfallet på 2,2 miljarder kronor i fasta priser, varav ca 0,6 miljarder kronor avser miljögarantier, är lägre än linjär förbrukning över planperioden. Framdriften av trimnings-, effektiviserings- och miljöåtgärder i länsplanerna, vars tolvåriga ekonomiska ram uppgår till 36,6 miljarder kronor, har varit relativt hög. Den totala framdriften för samtliga åtgärder är i stort sett i linje med nationell plan.

Uppföljning av objekt som öppnades för trafik under 2021

Under perioden oktober 2020 till september 2021 öppnades tretton objekt för trafik, varav fyra järnvägsinvesteringar och nio väginvesteringar. Den samhällsekonomiska lönsamheten för dessa objekt har beskrivits ovan i en av indikatorerna för det övergripande målet för transportpolitiken, se avsnitt 3.1. Utöver de 13 objekt som öppnades för trafik 2021 och som anges i tabell 3.2, öppnades under det sista kvartalet 2021 fyra vägobjekt och ett järnvägsobjekt, varav samtliga ingår i nationell plan. Uppföljning för dessa objekt sker i samband med redovisningen för 2021.

Tabell 3.2 Objekt öppnade för trafik 2021

Trafikslag	Plantyp	Objektnamn
Järnväg	Nationell plan	Bergsåker, triangelspår; Kilafors–Holmsveden, kapacitetsåtgärder; Kontinentalbanan, miljöskademål
Järnväg	Länsplan	Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad (etapp Tungelsta–Hemfosa)
Väg	Nationell plan	E4/E20 Essingeleden - Södra länken; E45 Götaleden (Lilla Bommen–Marieholm) ¹ ; E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömotet; E22 Hurva–Vä, etapp Linderöd–Vä, Sätaröd–Vä och förbi Linderöd
Väg	Länsplan	Väg 321 Svenstavik–Månåsen, gång- och cykelväg; Väg 267 Rotebro–Stäket + 2 trafikplatser; Väg 276 Sjöbergsvägen–Åkersberga; Väg 140, gång- och cykelväg Västergarn–Klintehamn; Väg 34 Borensberg–Ervastby etapp 1+2

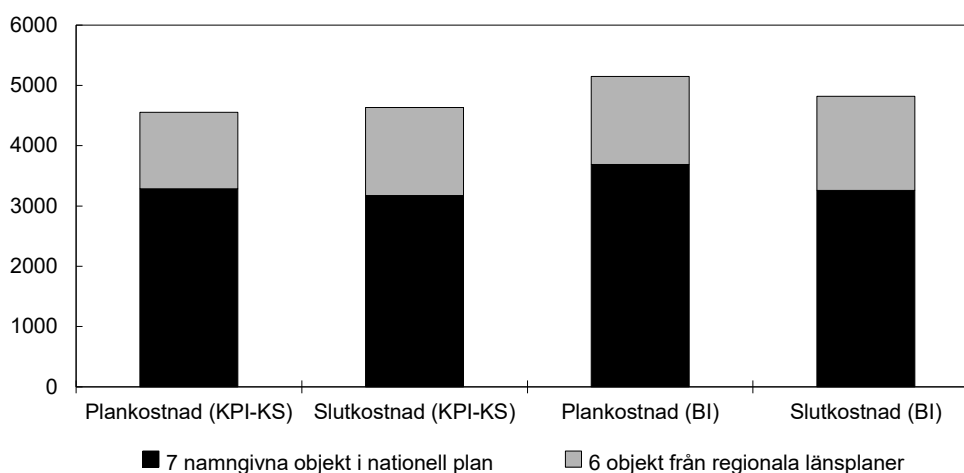
¹ Redovisningen i budgetpropositionen avser den statliga delen av objektets kostnad.

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2021.

Den slutliga totala investeringskostnaden i konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) för de objekt som öppnades för trafik 2021 uppgick sammanlagt till 4,64 miljarder kronor, varav 1,46 miljarder kronor för objekt i regionala länsplaner, se diagram 3.10. Motsvarande siffror för 2020 var 2,95 miljarder kronor respektive 1,35 miljarder kronor.

Diagram 3.10 Uppföljning konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) och branschindex (BI) – objekt öppnade för trafik 2021

Miljoner kronor i prisnivå juni 2021



Källa: Trafikverkets årsredovisning 2021.

Majoriteten av de objekt som öppnades för trafik under 2021 har ökat i kostnad, jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget har de objekt som öppnades för trafik 2021 fördyrats med 2 procent (motsvarande 80 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med KPI-KS, som baseras på de genomsnittliga prisförändringarna i samhället. Kostnadsökningarna är en följd av flera faktorer, dels ett högt kapacitetsutnyttjande i anläggningsmarknaden, dels fördyringar som beror på bl.a. större ändringar i innehållet. Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som har skett till följd av den starka anläggningsbranschen, har objekten sammantaget en kostnadsminskning på minus 6 procent (325 miljoner kronor) jämfört med beräknad plankostnad. Flertalet av objekten har dock ändå blivit dyrare än vad som beräknades i det ursprungliga planbeslutet. De objekt som öppnades för trafik 2018, 2019 och 2020 hade sammantaget blivit 7, 18 respektive 32 procent dyrare jämfört med den bedömda plankostnaden (omräknat med KPI-KS). Skillnaden mellan den bedömda kostnaden och slutkostnad när objekten öppnas för trafik kan variera mellan åren beroende på vilka objekt som öppnar för trafik respektive år. Det är därför svårt att dra slutsatser för planen som helhet utifrån resultatet enskilda år.

Den samhällsekonomiska lönsamheten följs upp bl.a. genom att tidigare lönsamhetsberäkning, uttryckt som nettonuvärdeskvot, uppdateras med slutkostnaden, vilket innebär att det är tidigare värden enligt den av Trafikverket publicerade Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK) som har använts både ursprungligen och vid uppdateringen. Den samhällsekonomiska lönsamheten jämfört med bedömd lönsamhet vid planbeslutet var oförändrad eller hade ökat för fyra vägobjekt och tre järnvägsobjekt som öppnade för trafik 2021. Däremot har den minskat för två vägobjekt respektive två järnvägsobjekt. Den försämrade lönsamheten för dessa objekt beror främst på ökade objektskostnader. Nyttorna förändras generellt i liten utsträckning.

Trafikverket följer upp lönsamheten för objekt fem år efter att de öppnats för trafik. Uppföljning av namngivna objekt som öppnades för trafik 2016 visar att de flesta objekt har uppnått den nytta som beskrevs vid fastställelse av dåvarande plan. Beträffande vissa objekt har Trafikverket angett att en jämförelse inte är möjlig att göra.

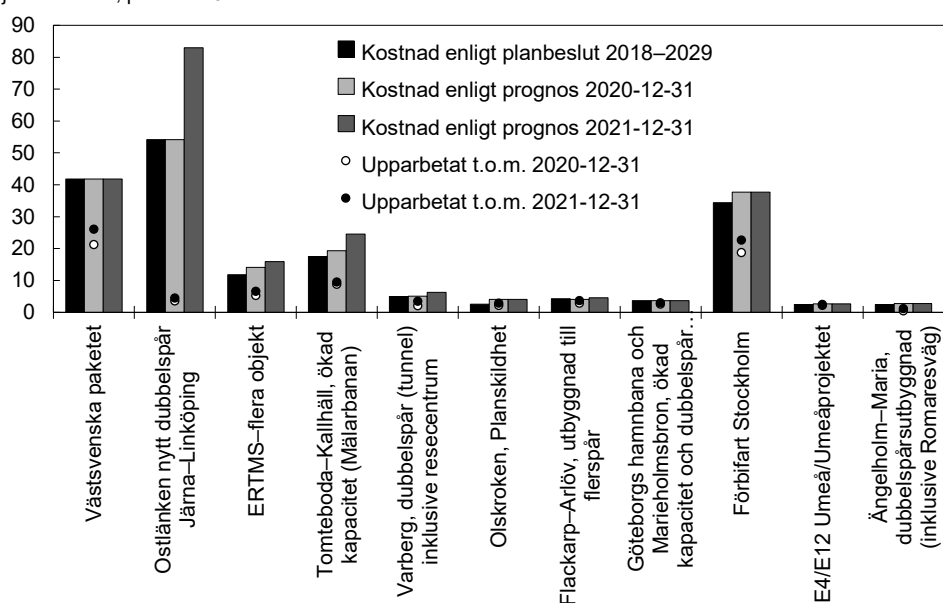
Uppföljning av kostnader för pågående objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029

Diagram 3.11 redovisar uppföljning och prognos över kostnaderna för pågående större namngivna investeringsobjekt i den nationella planen. För nio av de pågående, större namngivna investeringsobjekten i den nationella planen för perioden 2018–2029 bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka märkbart jämfört med plankostnaden. Det gäller särskilt objektet Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping där ökningen främst beror på fördjupad kunskap om stadspassagernas komplexitet. Kostnadsökningen för de andra åtta objekten bedöms bero på bl.a. komplexa tunnel- och broprocesser, försvårade geologiska förutsättningar samt förändringar i innehåll och utformning. För övriga objekt skiljer sig prognosen för 2021 fem procent eller mindre jämfört med plankostnad.

Sedan den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes har nio pågående större objekt fördyrats märkbart och de större investeringarna i planen, som redovisas i diagram 3.11, har sammanlagda fördyringar om ca 47 miljarder kronor (ca 26 procent) jämfört med ursprunglig plankostnad.

Diagram 3.11 Prognos och uppföljning av pågående större investeringar i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029

Miljarder kronor, prisnivå 2017



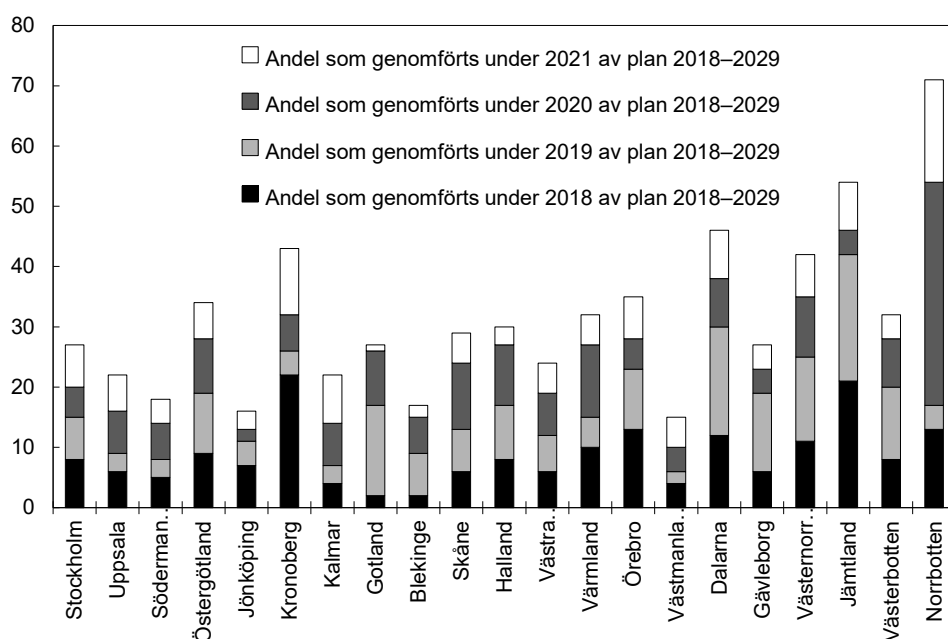
Källa: Trafikverkets årsredovisning 2021.

Uppföljning av länsplaner för regional infrastruktur

I diagram 3.12 visas hur stor andel av länsplanerna som genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län. En linjär förbrukning skulle ge ca 8 procent per år. Med nuvarande förbrukningstakt kommer en del regioner att förbruka sina medel tidigt under planperioden.

Diagram 3.12 Uppföljning länsplaner för regional infrastruktur perioden 2018–2029

Procent



Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2018, 2019, 2020 och 2021.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen omfattar att genomföra nödvändiga drift- och underhållsåtgärder av de anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och bevara dem så att den avsedda funktionen kan upprätthållas under hela livstiden och därmed bidra till att de transportpolitiska målen nås. Underhållsåtgärder är endast kostnadseffektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen och därefter krävs en reinvestering av de delar av anläggningen som uppnått sin tekniska livslängd. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet. Underhållsverksamheten kunde under 2021 genomföras utan några problem till följd av pandemin. Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten under 2021 framgår av tabell 3.3.

Tabell 3.3 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2017	2018	2019	2020	2021
Drift och underhåll av vägar	10 355	10 663	11 621	11 978	12 207
Bärlighet och tjälsäkring av vägar	1 186	1 184	1 231	1 242	1 484
Bidrag för drift av enskild väg	1 135	1 126	1 211	1 273	1 308
Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	8 703	8 150	9 320	12 605 ¹	14 784 ²
Forskning och innovation	177	179	235	311	295
Totalt	21 556	21 302	23 618	27 409	30 078

¹ Innehåller en jämförelsestörande post avseende energiskatt på el för tågdrift omfattande 1 533 miljoner kronor.² Innehåller en jämförelsestörande post avseende energiskatt på el för tågdrift omfattande 453 miljoner kronor.

Källa: Trafikverkets regleringsbrev.

Vägunderhållet i landsbygderna har ökat och öppnandet av ett vägnät för BK4 fortskrider

Under 2021 skedde underhåll på hela det statliga vägnätet, vilket omfattar ungefär 98 500 kilometer vägar. Väglängden har varit relativt konstant de senaste åren men mängden anläggningsmassa har ökat, vilket avser t.ex. mängden broyta och antalet

automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) med kameror. Under året genomförde Trafikverket fortsatta åtgärder, bl.a. till följd av satsningen på förbättrat vägunderhåll, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden som har särskild betydelse för god tillgänglighet. Stora delar av satsningen inriktades mot att återställa vägtrummor och vägytan till ett acceptabelt tillstånd. Åtgärderna utfördes över hela landet och det har minskat riskerna för bl.a. hastighetsnedsättningar och att trummor ska rasa.

En viktig verksamhet för att säkerställa framkomlighet och användbarhet är beläggningsunderhåll. Statusen på de belagda vägarna påverkas även av andra åtgärder som t.ex. avhjälpande underhåll och bärighetshöjande åtgärder. Nedlagda kostnader för beläggningsunderhåll varierar mellan olika vägtyper, se tabell 3.4. Variationerna mellan åren är små. Fördelningen mellan de olika vägtyperna är representativ utifrån hur mycket trafik som går på vägarna, eftersom mer trafikerade vägar slits mer och därför behöver mer underhåll än mindre trafikerade vägar.

Tabell 3.4 Nedlagda kostnader förebyggande beläggningsåtgärder för respektive vägtyp

Vägtyp	Andel av total vägyta, procent	Trafikarbete, procent	Kronor per kvadratmeter väg per år				
			2017	2018	2019	2020	2021
Storstadsvägar	2	12	5	7	7	9	9
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	19	40	4	4	4	6	5
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	28	31	4	5	5	5	4
Övriga för näringslivet viktiga vägar	27	12	3	2	3	2	2
Vägar som är viktiga för landsbygderna	4	1	1	2	1	2	3
Lågtrafikerade vägar	20	4	2	2	2	2	2
Totalt	100	100	3	3	3	4	4

Källa: Trafikverket.

Vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten under vintermånaderna. Kostnaden för vinterväghållningen var under 2021 ca 2,2 miljarder kronor vilket är ca 0,5 miljarder kronor högre än 2020 som var en relativt mild vinter.

För att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten har bärighetsåtgärder genomförts. Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket som genererar tunga transporter. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2021 ytterligare ca 4 900 kilometer för BK4, utöver de ca 26 100 kilometer som öppnats tidigare. Detta innebär att ca 31 procent av det statliga vägnätet öppnats för BK4.

Järnvägsunderhållet ökade under 2021

Sveriges järnvägsnät består totalt av ca 15 600 spårkilometer, varav Trafikverket förvaltar ca 14 200 spårkilometer som är öppna för trafik. För att hålla järnvägsnätet tillgängligt och säkert för användarna genomförs underhåll av bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar.

Anslagsnivån till järnvägsunderhåll låg fortsatt på en hög nivå under 2021, vilket medfört att många angelägna underhållsåtgärder har kunnat genomföras. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt har underhållet prioriterats på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Under 2021 ökade andelen förebyggande åtgärder, såsom komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Förebyggande underhållsåtgärder är generellt sett billigare att genomföra än akut avhjälpande underhåll. Exempel på större reinvesteringar som genomfördes under 2021 är den avslutande delen av upprustningen av den s.k. getingmidjan mellan Stockholms central och Stockholms södra samt ett antal spårbyten på omledningsbanor i Västsverige (Älvsborgsbanan och Viskadalsbanan) och på Ostkustbanan. Även spårväxlar har bytts ut i samband med spårbytena.

Tabell 3.5 visar antalet kronor per tågkilometer för 2017–2021 och antalet kronor per spårmeter för underhåll och reinvesteringar under 2021, tågkilometer motsvarar trafikering. Antalet kronor per tågkilometer är högre på bantypen övriga banor som är viktiga för näringslivet på grund av att det går relativt lite trafik på dessa banor i förhållande till kostnaden för underhållet. Förändringar från år till år beror främst på vilka större reinvesteringar som genomförs och hur trafikeringen förändras. Reinvesteringar som ledde till en ökning av antalet kronor per tågkilometer 2021 var ett ställverksbyte på en rangerbangård samt spårbyten på banor med dagliga resor och arbetspendling och på större stråk. Siffrorna för 2020 påverkades av en minskad trafikering på grund av pandemin, vilket har bidragit till att antalet kronor per tågkilometer ökade generellt under 2020.

Tabell 3.5 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Bantyp	Miljoner tågkilometer 2021	Andel, procent	Spårkilometer 2021	Andel, procent	Kronor per spårmeter 2021	Kronor per tågkilometer per år				
						2017	2018	2019	2020	2021
Storstad	36,6	24	1 404	10	994	37	36	38	49	38
Större stråk	61,7	40	4 319	30	443	36	33	28	24	31
Godstransport och resandetrafik	42,0	27	4 537	31	398	33	41	51	54	43
Dagliga resor och arbetspendling	12,2	8	2 019	14	805	57	51	57	95	133
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,4	1	1 463	10	350	238	276	244	409	378
Ringa eller ingen trafik	0	0	311	2	29	0	0	0	0	0
Rangerbangårdar	0,6	0	331	2	1 776	607	482	473	662	1 004
Övriga bangårdar	0	0	177	1	457	0	0	0	0	0
Totalt	154,5	100	14 561	100	545	40	42	43	50	51

Antalet bantyper har utökats i tabellen under 2021 och historiska värden tidigare år har därför justerats som följd.

Källa: Trafikverket.

3.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Det övergripande transportpolitiska målet bedöms inte ha uppnåtts. Måluppfyllelsen för detta, liksom övriga transportpolitiska mål, har fortsatt påverkats av pandemins effekter, framför allt i form av generellt minskat utbud av transporter.

Även om transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid, behöver takten ökas för att transportförsörjningen ska bli långsiktigt hållbar. Generellt har tillgängligheten minskat något, framför allt till följd av pandemin. Det är dock väsentliga skillnader i tillgänglighet mellan olika delar av landet och hur den utvecklas.

Transportförsörjningen bedöms inte i alla delar vara samhällsekonomiskt effektiv, bl.a. på grund av att det fortfarande finns externa kostnader som inte betalas av transportköparen.

Uppfyllelsen av funktionsmålet som helhet har haft en viss negativ utveckling jämfört med föregående år, som var väsentligen påverkat av effekter av pandemin, t.ex. på grund av färre tågavgångar och ett kraftigt minskat flygresande.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats något med minskad punktlighet för tågtrafiken och flyget. Totalstoppen i vägnätet har dock minskat. Tillgängligheten till persontransporter är relativt stabil över tid men befinner sig på en något lägre nivå jämfört med när de transportpolitiska målen antogs. Detta beror främst på en försämrad interregional tillgänglighet för persontransporter som kan kopplas till effekter av pandemin, som t.ex. begränsningar i antalet passagerare i kollektivtrafiken. Tillgängligheten för övriga persontransporter har legat relativt stabil över tid men med förekomst av stora geografiska variationer. Godstransporternas tillgänglighet bedöms befinna sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs.

Transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort sett är oförändrad. Det är dock problematiskt att de grupper som är mer beroende av kollektiva färdmedel, bl.a. kvinnor och personer med funktionsnedsättning, påverkats mer negativt av pandemin än andra grupper. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning bedöms som oförändrad. Andelen kvinnor i beslutande församlingar inom transportområdet har inte förändrats märkbart de senaste åren. Det är viktigt att representationen av kvinnor i dessa församlingar ökar för att beslut som fattas inom transportområdet bättre ska reflektera behoven hos båda könen.

Uppfyllelsen av hänsynsmålet visar i vissa delar en positiv utveckling, men det kan konstateras att utvecklingen inte går i den takt som krävs för att nå målet.

När det gäller trafiksäkerheten är den övergripande trenden att utvecklingen går i rätt riktning mot etappmålet till 2030, delvis genom det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, som fortsatt bedrevs under 2021. Utvecklingen har dock gått åt fel håll inom flera trafikslag då antalet omkomna har ökat något. Antalet viltolyckor fortsätter att öka.

Många personer blir fortsatt exponerade för buller och luftföroreningar från trafik, särskilt i tätorter. En högre andel personer som använder fysiskt aktiva transportsätt skulle kunna minska denna exponering, framför allt i städer. Transportsektorns påverkan på naturmiljön och kulturlandskap förändrades inte märkbart under 2021, men riktade miljöåtgärder har gett vissa positiva bidrag.

Växthusgasutsläppen har minskat sedan 2009, men inte i en takt som räcker för att etappmålet till år 2030 kommer att uppnås. Elektrifieringen har under senare år ökat inom alla trafikslag, men behöver fortsätta i en hög takt för att målen ska kunna nås.

3.5 Politikens inriktning

Ett väl fungerande och långsiktigt hållbart transportsystem skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft, ökat bostadsbyggande och har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Transportsektorns ska ställas om, bl.a. genom ökad elektrifiering. Utbyggnaden av laddinfrastruktur ska påskyndas.

Transportsystemet är avgörande för Sveriges klimatomställning och kan bidra till framtidens jobb

En infrastruktur av hög kvalitet är viktig för jobb och tillväxt i alla delar av landet. Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska bidra till att det finns goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, att människor kan resa och mötas samt att varor och gods transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen är en förutsättning för att Sverige ska klara såväl befolkningsökning som en hållbar tillväxt och för att nå klimatomställningen. Satsningar på vägar och järnvägar ska bidra till att säkerställa arbetspendling och godstrafik som stärker jobb och tillväxt. Regeringen föreslår därför satsningar på såväl investeringar som vidmakthållande.

Regeringen anser att det är problematiskt att det sker kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. Det är viktigt att de medel som staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med kostnadsreducerande åtgärder för att den nationella planen för transportinfrastruktur 2022–2033 ska kunna genomföras i sin helhet och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Regeringen avser inte att fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. För de tre etapperna på de tidigare planerade sträckningarna (Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås) som redan ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 behöver en separat analys genomföras.

Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som för övriga landet, vilket betyder att flygplatsen är viktig för t.ex. näringslivet och företagandet. Bromma flygplats ska därför bevaras.

Snabbare elektrifiering av transportsektorn är viktig för att Sverige ska nå etappmålet för transportsektorn till 2030 samt att utsläppen i sektorn ska kunna vara i princip noll senast 2045. Laddinfrastrukturen för tunga transporter, för personbilstrafiken och på hamnar och kajer behöver byggas ut. Regeringen föreslår därför satsningar på förbättrad tillgänglighet till laddinfrastruktur och ökad laddkapacitet i hela landet, se utgiftsområde 21 Energi och utgiftsområde 20 Allmän miljö och naturvård. Planeringen av elvägar fortsätter utifrån den tidigare utbyggnadsplanen. Arbetet med att elektrifiera landets regionala flygplatser för att snabbt introducera elflyg ska intensifieras och inhemsk produktion av hållbart flygbränsle främjas, se utgiftsområde 20 Allmän miljö och naturvård.

Säkra och stärka det svenska transportsystemet

Det civila försvaret och krisberedskapen avseende transportområdet behöver stärkas för att bättre kunna möta det försämrade säkerhetspolitiska läget i Europa och Sveriges närområde och för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Transportinfrastruktur och transporter är också betydelsefulla för Försvarsmaktens verksamhet. Den nuvarande situationen med kriget i Ukraina accentuerar behovet av förstärkningar och förmågeutveckling. Därför föreslår regeringen att transportområdet tilldelas ytterligare 700 miljoner kronor 2023–2025. För att fortsatt tillgodose behov av samhällsviktig luftfart för bl.a. hälso- och sjukvård, ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret, föreslår

regeringen en varaktig satsning på 60,5 miljoner kronor per år för att bibehålla den nuvarande nivån av system med beredskapsflygplatser.

Luftfartsverkets förmåga att kunna leverera flygtrafiktjänst och andra tjänster kopplade till luftrummet och dess brukare behöver förstärkas. Regeringen föreslår därför ytterligare medel till Luftfartsverket för att bygga upp ett system och förmåga för obemannad luftfart i hela det svenska luftrummet och för att kunna tillhandahålla bl.a. de gemensamma informationstjänster som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space.

Trafikavtal är en bred verksamhet med avtal om transportpolitiskt motiverad trafik inom samtliga trafikslag. Framför allt på grund av omvärldsfaktorer har kostnaderna för bränsle ökat. Därför satsar regeringen ytterligare resurser för att trygga den upphandlade trafiken. Det är viktigt för att upprätthålla en god tillgänglighet i hela landet och att säkerställa ett transportsystem som kan uppfylla totalförsvarets behov.

Regeringen föreslår att tilldela medel till Transportstyrelsen för att stärka verksamheten inom regelgivning och tillsyn på transportområdet. Regeringen föreslår vidare att tilldela Transportstyrelsen medel för de nya uppgifter som tillkommer till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster, det s.k. tillgänglighetsdirektivet.

3.6 Den årliga revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har i revisionsberättelse för Transportstyrelsen 2021 lämnat ett uttalande med reservation. Grunden för uttalandet är att Transportstyrelsen under flera års tid har byggt upp ett överskott om 14 041 000 kronor för avgiftsområdet Övriga uppdrag, vilket inte är förenligt med det ekonomiska målet om full kostnads-täckning. Transportstyrelsens har i budgetunderlaget för 2023–2025 aviserat att myndigheten har för avsikt att initiera nödvändiga avgiftsjusteringar antingen under 2022 eller 2023. Regeringen har inte för avsikt att vidta några åtgärder med anledning av Riksrevisionens uttalande, men kommer att följa utvecklingen i frågan.

3.7 Budgetförslag

3.7.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.6 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2021	Utfall	27 380 713	Anslagssparande	7 695 101
2022	Anslag	31 986 785 ¹	Utgiftsprognos	31 106 265
2023	Förslag	34 468 391		
2024	Beräknat	36 335 844 ²		
2025	Beräknat	39 757 802 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 34 035 073 tkr i 2023 års prisnivå.

³ Motsvarar 35 606 128 tkr i 2023 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för:

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.,

- 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 omlastning av gods till transporter med låga utsläpp,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- 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,
- 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 Försvarmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten,
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning,
- bidrag till hamnar eller andra aktörer för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll, samt
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Tabell 3.7 Utveckling av Statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Trafikverkets disposition	27 305 384	31 815 300	31 257 959	33 930 266	35 084 626	38 314 920
Större investeringar i nationell plan ¹	17 495 965	18 279 246	18 260 414	19 495 160	21 673 590	24 583 706
Väginvesteringar	3 941 515	4 943 464	4 000 000	4 122 051	4 840 431	4 759 930
Järnvägsinvesteringar	13 221 839	13 072 782	13 617 154	14 306 753	15 752 236	18 590 584
Sjöfartsinvesteringar	332 611	263 000	643 260	1 066 356	1 080 923	1 233 192
Övriga investeringar	3 385 016	5 619 555	5 400 000	4 086 199	4 088 760	4 233 728
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	2 980 768	4 169 555	4 200 000	3 311 199	3 546 210	3 688 361
Stadsmiljöavtal	404 248	1 450 000	1 200 000	775 000	542 550	545 367
Investeringar i regional plan	2 627 899	3 381 720	3 300 000	3 541 998	3 694 771	3 814 534
Övrig verksamhet	2 095 591	2 449 779	2 338 393	2 661 255	2 731 425	2 780 415
Planering stöd och myndighetsutövning	1 221 966	1 481 190	1 416 033	1 408 763	1 457 014	1 509 729
Forskning och innovation	358 191	422 101	385 475	661 724	683 642	679 918
Bidrag (Öresundsbro, IBAB)	515 434	546 488	536 885	590 768	590 768	590 768
Civilt försvar ²	37 955	68 000	69 152	391 300	377 705	384 162
Räntor och återbetalning av lån ³	1 662 958	2 017 000	1 890 000	2 754 354	2 518 375	2 518 375
Väg	274 211	295 000	290 000	388 893	345 668	345 668
Järnväg	1 388 747	1 722 000	1 600 000	2 365 461	2 172 707	2 172 707
Tillskott med anledning av kostnadsfördyringar avseende investeringar i infrastruktur	0	0	0	1 000 000	0	0
Kammarkollegiets disposition	405	965	965	965	1 030	1 078
Medel till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m.	405	965	965	965	1 030	1 078
Totalförsvarsöverenskommelsen samt medel för isbrytare²						
Transportstyrelsens disposition	23 500	34 638	35 463	39 908	50 365	11 841
Luftfartsverkets disposition	27 500	39 714	36 719	83 774	98 772	36 497
Sjöfartsverkets disposition	27 108	34 022	10 841	413 478	1 101 051	1 393 466
Civilt försvar	27 108	34 022	10 841	69 478	69 051	17 466
Isbrytare	0	0	0	344 000	1 032 000	1 376 000
Regeringskansliets disposition	5 108	5 146	5 299	0	0	0
Summa	27 389 005	31 929 785	31 347 246	34 468 391	36 335 844	39 757 802

¹ Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 100 miljoner kronor.

² Fördelningen av medel mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket för 2024 och 2025 är endast indikativ och kan komma att justeras om behov uppstår.

³ Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 1,85 procent 2023, 2,05 procent 2024 och 2,25 procent 2025. Den preliminära beräkningen av tilldelning av medel till den aktuella anslagsposten baseras därmed på en högre kalkylränta än den som använts vid beräkning av anslagsbehovet tabell 3.12. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.8 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	31 929 785	31 929 785	31 929 785
Pris- och löneomräkning ²	694 837	2 900 261	4 498 869
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	1 843 769	1 505 797	3 329 148
varav BP23 ³	1 497 189	517 786	537 716

	2023	2024	2025
– Ny struktur civilt försvar - sektorsansvariga myndigheter	7 500	7 500	7 500
– Resursförstärkning för civilt försvar på transportområdet	200 000	200 000	200 000
– Förstärkning av investeringar i ny infrastruktur	1 000 000		
– Medel för kompetensförsörjning samlas	-15 000	-15 000	-10 000
– Medel för FOI samlas	304 689	325 286	340 216
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	34 468 391	36 335 844	39 757 802

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslog i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) 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). Med anledning av riksdagens beslut ökades anslaget efter förslag i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22: TU1, rskr. 2021/22:98). Efter att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen (I2021/01904 m.fl.) och Trafikverket redovisat uppdraget, fastställde regeringen en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 den 7 juni 2022, se vidare skrivelsen Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033 (skr. 2021/22:261). Regeringen föreslår med anledning av fastställelsebeslutet vissa omfördelningar på anslagspostnivå av belopp som tidigare varit ofördelade inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Omfördelning mellan anslagsposter är ännu osäkra efter fastställelsebeslut i juni 2022, varför regeringen kan komma att revidera fördelningen i samband med beslut om Trafikverkets regleringsbrev för 2023.

Till följd av den situation som råder i omvärlden har priser på framför allt bränsle och insatsvaror ökat inom Trafikverkets investeringsverksamhet och det finns fortsatt stor osäkerhet kring den framtida utvecklingen. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 1 000 miljoner kronor 2023.

För att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige är en väl fungerande isbrytarservice nödvändig. Delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigen och behöver förnyas.

Det civila försvaret och krisberedskapen avseende transportområdet behöver stärkas för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför. Att samhällsviktig transportinfrastruktur och transporter fungerar är en förutsättning för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid allvarliga händelser och kriser i fredstid samt vid höjd beredskap och ytterst krig. Transportinfrastruktur och transporter är också betydelsefullt för totalförsvaret och för Försvarsmaktens verksamhet. Den nuvarande situationen med kriget i Ukraina accentuerar behovet av förstärkningar och förmågeutveckling. Regeringen föreslår därför att transportområdet tilldelas ytterligare 300 miljoner kronor 2023, varav 100 miljoner kronor omfördelas inom anslagen för 2023. Omfördelning föreslås av medel som tidigare har avsatts för att genomföra ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Anslaget beräknas öka med 200 miljoner kronor från och med 2024.

Regeringen har beslutat om en ny struktur för samhällets krisberedskap och civilt försvar. Den nya strukturen medför ytterligare uppgifter för Trafikverket. Anslaget

ökas därför med 7,5 miljoner kronor fr.o.m. 2023. Finansiering sker genom att anslaget 2:4 *Krisberedskap* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med totalt 249 miljoner kronor fr.o.m. 2023.

För att skapa en enklare och effektivare hantering och styrning av resurser som avsatts inom transportområdet för forskning och innovation föreslår regeringen att tilldelade anslagsmedel konsolideras under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Finansiering sker genom att motsvarande minskning föreslås under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Anslaget ökas med 305 miljoner kronor 2023, och beräknas öka med 325 miljoner kronor 2024 samt 340 miljoner kronor 2025.

Av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 framgår att Trafikverket under planperioden ska arbeta strategiskt för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom för planens genomförande kritiska personalkategorier, med särskilt fokus på järnvägssektorn. För att finansiera arbetet minskas anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 15 miljoner kronor 2023, och beräknas minska med 15 miljoner kronor 2024 samt 10 miljoner kronor 2025. Medlen förs till anslaget 1:3 *Trafikverket*.

För att öka nykterheten i trafiken och därmed främja trafiksäkerheten föreslås att bidrag ska kunna sökas av aktörer för att de ska kunna etablera anläggning för nykterhetskontroll i anslutning till allmän trafik. För att möjliggöra förändringen föreslås att anslagsändamål om investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ändras till ”bidrag till hamnar eller andra aktörer för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll”.

Genomförandet av direktivet om elektroniska vägtullsystem innebär att Transportstyrelsen har tagit över rollen som avgiftsupptagare på allmän väg från Trafikverket. En konsekvens av detta är att Kommerskollegium kommer att rekvidrera medel för sina utgifter som förlikningsorgan från Transportstyrelsen i stället för Trafikverket. Ändamålet administration av vägavgifter som inte är systemutgifter föreslås därför utgå från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Regeringen föreslår att 34 468 391 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 36 335 844 000 kronor respektive 39 757 802 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 130 918 874 000 kronor 2024–2050.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med 1 januari 2023 är 3,45 procent, vilken är fastställd av den europeiska

tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority).

I aktuella infrastrukturplaner ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mälardalensbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbottenbanan. Avgörande för när ett åtagande uppkommer är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår avtal om sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 130 918 874 000 kronor 2024–2050.

Tabell 3.9 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026–2050
Ingående åtaganden	105 812 049	97 251 021	111 752 183 ¹			
Nya åtaganden	15 269 898	37 935 363	44 364 747			
Infriade åtaganden	23 830 924	23 702 123	25 612 746	25 890 271	19 961 645	84 652 268
Utestående åtaganden	97 251 021	111 478 261	130 504 184			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	118 650 000	116 174 000	130 918 874			

¹ I ingående åtaganden för 2023 ingår åtaganden på 273 922 000 kronor för forskning och innovation som överförs från anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

Medfinansiering av statens transportinfrastruktur

Regeringens förslag: Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 8 300 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 3 000 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 3 700 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen har i samband med tidigare planbeslut bemyndigat regeringen att besluta om ramar för medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag avseende byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled (se t.ex. prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255).

Regeringen fastställde den 7 juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. Investeringar och åtgärder, där kostnaden överstiger 100 000 000 kronor, i den nationella planen, för vilka regeringen har beslutat om byggstart, får finansieras genom bidrag från kommuner, regioner eller företag upp till högst 8 300 000 000 kronor. Trafikverket ansvarar vidare för att genomföra åtgärder i nationell plan där byggkostnaden understiger 100 000 000 kronor samt att genomföra åtgärder som fastställts i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Regeringen föreslår att vid byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansiering ske genom bidrag från kommuner, regioner eller företag om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och byggkostnaden för respektive åtgärd understiger 100 000 000 kronor eller avser åtgärder enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2022–2033. Det högsta beloppet för medfinansiering genom bidrag till åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med byggkostnad understigande 100 000 000 kronor får uppgå till högst 3 000 000 000 kronor. Det högsta beloppet för medfinansiering genom bidrag av åtgärder som genomförs enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2022–2033 får uppgå till högst 3 700 000 000 kronor.

Förskottering av statens transportinfrastruktur

Regeringens förslag: Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 1 300 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 500 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, regioner eller företag upp till en total ram om högst 1 200 000 000 kronor under planperioden 2022–2033.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen har i samband med tidigare planbeslut bemyndigat regeringen att besluta om ramar för medfinansiering genom bidrag från kommuner, regioner eller företag avseende byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled (se bl.a. prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255).

Regeringen fastställde den 7 juni 2022 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. Investeringar och åtgärder i den nationella planen, där kostnaden överstiger 100 000 000 kronor och för vilka regeringen har beslutat om byggstart, får finansieras med medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner, regioner eller företag upp till högst 1 300 000 000 kronor. Trafikverket ansvarar vidare för att genomföra åtgärder i nationell plan där byggkostnaden understiger 100 000 000 kronor samt att genomföra åtgärder som fastställts i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Regeringen föreslår att vid byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansiering ske med medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner, regioner eller företag om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och byggkostnaden för respektive åtgärd understiger 100 000 000 kronor eller avser åtgärder enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2022–2033. Det högsta beloppet för medel som räntefritt lånas in till staten till åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med byggkostnad understigande 100 000 000 kronor får uppgå till högst 500 000 000 kronor. Det högsta beloppet för medel som räntefritt lånas in till staten för åtgärder som genomförs enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2022–2033 får uppgå till högst 1 200 000 000 kronor.

Låneram för samhällsinvesteringar

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2023 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 62 358 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, 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. blandingutlysningar 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. Även Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar låneramen.

Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättnings- tillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.10 innebär.

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

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, och Rv 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022–2033 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, Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverige-förhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter.

Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatter- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i 2021 års prisnivå, enligt den av riksdagen beslutade planeringsramen 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.

Tabell 3.10 Beräknad nettouplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	Skuld						UB skuld	
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026– 2033	2033
Broinvesteringar	16	-1	-1	-1	-1	-1	-9	0
EI- och Tele anläggningar	5 053	-168	-186	-186	-186	-186	-1 488	2 653
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	44	0	-44	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	3 403	-240	-240	-240	-240	-240	-1 880	323
Prioriterade järnvägsprojekt	12 159	-617	-617	-617	-617	-617	-4 936	4 138
Botniabanan	12 378	-429	-429	-429	-429	-429	-3 432	6 801
CEF-finansiering Göteborgs hamn	280	80	0	-360	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	33 333	-1 375	-1 517	-1 833	-1 473	-1 473	-11 745	13 915
E4 Sundsvall	1 073	-78	-56	-45	-42	-44	-269	539
Rv 50 Motala-Mjölby	389	-32	-13	-11	-14	-13	-86	220
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 462	-110	-69	-56	-56	-57	-355	759
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	0	0	-178	0	0	0	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	1 596	3 293	2 439	-379	-806	310	-4 644	1 809
Skurubron	91	420	207	31	-43	-40	-230	436
Investeringar i Stockholmsregionen	5 599	4 049	4 111	4 638	3 247	3 551	5 336	30 531
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	7 464	7 762	6 757	4 112	2 398	3 821	462	32 776
Summa	42 259	6 277	5 171	2 223	869	2 291	-11 638	47 450

Tabell 3.11 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	...2033 ¹
Broinvesteringar	16	15	13	12	11	9	8	0
El och teleanläggningar	5 053	4 885	4 699	4 513	4 327	4 141	3 955	2 653
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	44	44	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	3 403	3 163	2 923	2 683	2 443	2 203	1 963	323
Prioriterade järnvägsprojekt	12 159	11 542	10 925	10 308	9 691	9 074	8 457	4 138
Botniabanan	12 378	11 949	11 520	11 091	10 662	10 233	9 804	6 801
CEF-finansiering Göteborgs hamn	280	360	360	0	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	33 333	31 958	30 440	28 607	27 134	25 660	24 187	13 915
E4 Sundsvall	1 073	995	939	894	852	808	784	539
Rv 50 Motala-Mjölby	389	357	344	333	319	306	299	220
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 462	1 352	1 283	1 227	1 171	1 114	1 083	759
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	178	178	0	0	0	0	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	1 596	4 889	7 328	6 949	6 143	6 453	6 213	1 809
Skurubron	91	511	718	749	706	666	640	436
Investeringar i Stockholmsregionen	5 599	9 648	13 759	18 397	21 644	25 195	27 846	30 531
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	7 464	15 226	21 983	26 095	28 493	32 314	34 699	32 776
Summa	42 259	48 536	53 706	55 929	56 798	59 088	59 969	47 450

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2020–2026 samt 2033. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2027 till 59 440 miljoner kronor, 2028 till 58 151 miljoner kronor, 2029 till 56 393 miljoner kronor, 2030 till 55 792 miljoner kronor, 2031 till 52 636 miljoner kronor och 2032 till 49 585 miljoner kronor.

Tabell 3.12 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	Utfall		Prognos					
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	...2033
Lån i Riksgäldskontoret	34	50	50	50	45	70	60	15
Räntor vägar	240	240	240	240	240	240	240	200
Amorteringar vägar	85	210	235	237	285	308	318	275
Räntor järnväg	785	803	803	803	803	803	803	803
Amortering järnväg	88	147	170	168	216	231	239	235
Räntor Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429
Amortering Botniabanan	2	11	13	13	17	19	21	28
Ränta Arlandabanan Villkorslån	34	50	50	50	45	70	60	15
Totalt anslagsbelastning	1 663	1 890	1 940	1 940	2 035	2 100	2 110	1 985

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2020–2027 och 2033. Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2028 till 2 125 miljoner kronor, 2029 till 2 225 miljoner kronor, 2030 till 2 175 miljoner kronor, 2031 till 2 130 miljoner kronor och 2032 till 2 070 miljoner kronor.

Investeringsplan för Trafikverket

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). 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 Fonden för ett sammanlänkat Europa (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 nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 35 514 miljoner kronor under 2023, se tabell 3.13.

Regeringen föreslog i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) en ny långsiktig ekonomisk ram på 799 000 miljoner kronor för perioden 2022–2033. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Trafikverket har haft i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2021/01904). Uppdraget redovisades den 29 november 2021 (I2021/02884). Investeringsplanen nedan omfattar därför även åtgärder som genomförs med anledning av de ökade ekonomiska ramar som regeringen fastställde när beslut fattades om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 den 7 juni 2022, se tabell 3.13.

Tabell 3.13 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Budget 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Summa 2023– 2025
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	31 309	32 696	28 429	27 823	30 404	86 657
Järnväg nationell plan	18 354	18 993	15 575	16 034	18 383	49 991
– varav finansieras med trängselskatt i Göteborg	3 736	3 382	306		83	388
Järnväg regional plan	47	134	115	154	117	387
Väg nationell plan	10 656	10 987	9 439	9 157	8 936	27 532
– varav finansieras med trängselskatt i Stockholm	4 684	4 711	3 730	2 861	3 158	9 749
– varav finansieras med trängselskatt i Göteborg	1				896	896
Väg regional plan	2 252	2 582	3 300	2 478	2 969	8 747
– Varav finansieras med trängselskatt i Stockholm	217	713	580	343	667	1 590
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>30 368</i>	<i>31 795</i>	<i>27 674</i>	<i>27 059</i>	<i>29 545</i>	<i>84 279</i>
– väganläggningar	12 051	18 362	15 062	15 540	17 760	48 363
– järnvägsanläggningar	18 317	13 434	12 612	11 519	11 786	35 916
Finansiering av anskaffning och utveckling	31 309	32 696	28 429	27 823	30 404	86 657
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	20 541	21 651	22 337	22 996	24 466	69 799
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	630	98				
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 023	381			252	252
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	881	866	306		711	1 016
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	7 059	7 514	4 255	3 197	3 861	11 313
Bidrag/medfinansiering	1 326	2 185	1 531	1 630	1 115	4 276
Förskotteringslån	-152					
Vidmakthållande av befintliga investeringar	6 313	7 796	7 085	6 988	6 656	20 729

	Utfall 2021	Prognos 2022	Budget 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Summa 2023– 2025
Reinvesteringar i järnvägar	3 485	4 974	4 937	4 756	4 599	14 293
Reinvesteringar i vägar	2 828	2 821	2 148	2 232	2 057	6 437
– varav bärighet och tjälsäkring	1 554	1 523	1 677	1 722	1 612	5 011
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>5 797</i>	<i>7 796</i>	<i>7 085</i>	<i>6 988</i>	<i>6 656</i>	<i>20 729</i>
– väganläggningar	2 800	2 817	2 144	2 228	2 053	6 425
– järnvägsanläggningar	2 996	4 974	4 937	4 756	4 599	14 293
– beredskapstillgångar		4	4	4	4	11
Finansiering vidmakthållande	6 313	7 796	7 085	6 988	6 656	20 729
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	6 212	7 707	6 967	6 962	6 631	20 560
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	34	45	4		5	9
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	4	32	74	2		75
Bidrag/medfinansiering	64	12	40	24	21	85
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	37 623	40 492	35 514	34 811	37 061	107 386
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	36 165	39 591	34 759	34 047	36 202	105 008

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

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

Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar bl.a. följande tjänster:

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

Av tabell 3.14 framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten i Trafikverket. De intäkter för banavgifter som redovisas innefattar endast trafikavgifter. Andra avgiftsintäkter såsom intäkter från kvalitetsavgifter, för uppställning av fordon på spår som Trafikverket förvaltar, tågvärme, röjning och specialtransporter ingår inte. Trafikverket uppskattar att intäkterna från dessa avgifter kommer att uppgå till 2 474 miljoner kronor 2023. Av dessa 2 474 miljoner kronor i intäkter härleds 144 miljoner kronor till kvalitetsavgifter. Trafikverkets bruttokostnader för betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket belastar anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* och uppskattas uppgå till 230 miljoner kronor. Från och med den 1 juli 2018 har regress införts, vilket innebär ett ersättnings-system där järnvägsföretagen kan söka ersättning för kvalitetsbristkostnader enligt

järnvägstrafiklagen (2018:181) där Trafikverket är ansvarigt. Enligt Trafikverket bedömning uppgår regresskraven till 90 miljoner kronor för 2023.

Utöver de medel som framgår av tabell 3.14 disponerar Trafikverket medel som Transportstyrelsen får in från skyltavgifter för personliga registrerings skyltar till fordon. Medlen används främst för trafiksäkerhetsändamål. Intäkterna för 2022 beräknas uppgå till 17 miljoner kronor.

Tabell 3.14 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
Färjederiet				
Utfall 2021	128 432	124 181	4 251	3 026
Prognos 2022	104 600	103 490	1 110	4 136
Budget 2023	102 109	101 558	551	4 687
Trafikverksskolan (Utbildning)				
Utfall 2021	56 397	58 074	-1 677	-23 473
Prognos 2022	63 706	63 764	-58	-23 531
Budget 2023	64 000	64 000	0	-23 531
Fordonsresurser				
Utfall 2021	54 066	49 330	4 736	130 554
Prognos 2022	44 956	55 322	-10 366	120 188
Budget 2023	44 996	55 331	-10 335	109 853
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet¹				
Utfall 2021	2 493 078	2 443 973	49 105	-250 836
Prognos 2022	4 095 057	4 072 017	23 040	-227 796
Budget 2023	3 766 849	3 756 762	10 087	-217 709
Riksväg 50 Motala				
Utfall 2021	33 479	32 382	1 097	1 097
Prognos 2022	28 237	4 185	24 052	25 149
Budget 2023	23 898	4 208	19 690	44 839
E 4 Sundsvall				
Utfall 2021	76 014	47 874	28 140	28 140
Prognos 2022	66 320	4 938	61 382	89 522
Budget 2023	59 172	4 963	54 209	143 731
Förarprovsavgifter				
Utfall 2021	580 655	562 146	18 509	75 705
Prognos 2022	633 839	599 630	34 209	109 914
Budget 2023	649 400	626 574	22 826	132 740
Banavgifter²				
Utfall 2021	721 743	721 743	0	0
Prognos 2022	2 474 800	2 474 800	0	0
Budget 2023	2 619 000	2 619 000	0	0
Sjöfartsstöd				
Utfall 2021	496	496	0	0
Prognos 2022	436	436	0	0
Budget 2023	428	428	0	0

¹ Övriga avgifter består av bl.a. uthyrning av förarprovsbilar vid prov, information, service och rådgivning, uthyrning av lokaler, uthyrning av reservbroar, elektroniska kommunikationstjänster, elförsäljning och fastighetsförvaltning.

² Intäkterna är betydligt högre 2022 jämfört med 2021, vilket beror på att regeringen beslutade om en retroaktiv nedsättning av banavgifterna för perioden mars 2020 till september 2021, vilket gav låga intäkter 2021.

Tabell 3.15 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor, löpande priser

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Transportdispenser				
Utfall 2021	27 991	27 991	0	0
Prognos 2022	24 000	24 000	0	0
Budget 2023	26 500	26 500	0	0
Övriga offentligrättsliga dispenser				
Utfall 2021	4 510	4 510	0	0
Prognos 2022	3 700	3 700	0	0
Budget 2023	3 700	3 700	0	0

3.7.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.16 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2021	Utfall	28 863 889	Anslagssparande	2 383 611
2022	Anslag	31 144 263 ¹	Utgiftsprognos	30 933 111
2023	Förslag	30 950 890		
2024	Beräknat	32 968 955 ²		
2025	Beräknat	36 126 613 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 30 881 374 tkr i 2023 års prisnivå.

³ Motsvarar 32 354 122 tkr i 2023 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för:

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och 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 för godstransporter på järnväg för att minska godstrafikens totala externa kostnader,
- 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, samt
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Tabell 3.17 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2021	Budget 2022	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Vidmakthållande väg	15 502 070	16 036 744	15 992 346	17 314 587	17 554 082	19 170 873
Drift och underhåll	12 740 981	13 204 830	13 083 335	14 316 590	14 243 613	15 584 467
Bärighet och tjälsäkring	1 500 605	1 522 538	1 529 011	1 669 600	1 824 547	2 044 130
Bidrag för drift av enskild väg	1 260 484	1 309 376	1 380 000	1 328 397	1 485 922	1 542 275
Vidmakthållande järnväg	13 055 396	14 067 272	13 822 896	13 636 303	15 414 873	16 955 740
Drift, underhåll och trafikledning	12 678 292	13 567 272	13 200 000	13 136 303	15 414 873	16 955 740
Drift, underhåll och trafikledning RRF	377 104	500 000	622 896	500 000	0	0
FOI inom Vidmakthållande	306 423	298 247	307 111	0¹	0¹	0¹
Summa	28 863 889	30 402 263	30 122 353	30 950 890	32 968 955	36 126 613

¹Medel för forskning och innovation har fr.o.m. 2023 överförs till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.**Skälen för regeringens förslag****Tabell 3.18 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	30 402 263	30 402 263	30 402 263
Pris- och löneomräkning ²	662 710	2 762 702	4 284 886
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-114 083	-196 010	1 439 464
<i>varav BP23³</i>	<i>-54 689</i>	<i>-325 286</i>	<i>-340 216</i>
– Ökat vägunderhåll	250 000		
– Medel för FOI samlas	-304 689	-325 286	-340 216
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 950 890	32 968 955	36 126 613

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslog i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) 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). Med anledning av riksdagens beslut ökades anslaget efter förslag i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Efter att regeringen gett Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen (I2021/01904 m.fl.) och Trafikverket redovisat uppdraget, fastställde regeringen en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 den 7 juni 2022. Regeringen föreslår med anledning av fastställelsebeslutet vissa omfördelningar på anslagspostnivå av belopp som tidigare varit ofördelade inom anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Omfördelning mellan anslagsposter efter fastställelsebeslut i juni 2022 är ännu osäkra, varför regeringen kan komma att revidera fördelningen i samband med beslut om Trafikverkets regleringsbrev för 2023.

Till följd av situationen som råder i omvärlden har priser på framför allt bränsle och insatsvaror ökat inom Trafikverkets underhållsverksamhet och det finns fortsatt stor

osäkerhet kring den framtida utvecklingen. Det har medfört att kostnader för framför allt vägunderhåll har ökat kraftigt. Regeringen har konstaterat att Trafikverket senarelagt visst järnvägsunderhåll på grund av brist på material, längre leveranstider och resursbrist. Då behoven är stora inom vägunderhåll föreslår regeringen därför att 750 miljoner kronor under 2023 omfördelas inom anslaget 1:1 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* från anslagspost 2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg till anslagsposten 1:1 Drift och underhåll av vägar. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med ytterligare 250 miljoner kronor för vägunderhåll under 2023.

För att skapa en enklare och effektivare hantering och styrning av resurser som avsatts inom transportområdet för forskning och innovation föreslår regeringen att tilldelade anslagsmedel konsolideras under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Finansiering sker genom att motsvarande minskning föreslås under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Anslaget minskas med 305 miljoner kronor 2023 och beräknas minska med 325 miljoner kronor 2024 samt 340 miljoner kronor 2025.

Regeringen föreslår att 30 950 890 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 32 968 955 000 kronor respektive 36 126 613 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37 181 126 000 kronor 2024–2038.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Avgörande för när ett åtagande uppkommer enligt gällande redovisningsregler är vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37 181 126 000 kronor 2024–2038.

Tabell 3.19 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026–2038
Ingående åtaganden	25 595 504	25 119 281	32 531 116 ¹			
Nya åtaganden	15 813 835	25 372 474	25 164 153			
Infriade åtaganden	-16 290 058	-17 686 717	-20 885 987	-14 623 647	-8 987 550	-13 198 085
Utestående åtaganden	25 119 281	32 805 038	36 809 282			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	32 000 000	35 800 000	37 181 126			

¹ Ingående åtaganden för 2023 har minskats med 273 922 000 kronor. Dessa åtaganden har flyttats till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Godkännande av markbyte

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 besluta om byte av mark inom fastigheten Solna Hagalund 4:1 mot mark inom fastigheterna Solna Järva 3:14 och Solna Järva 3:15.

Skälen för regeringens förslag: Överbelastad infrastruktur inom Hagalunds bangårds- och depåområde i Solna kommun medför utmaningar för såväl fjärtrafiken i Sverige som regionaltrafiken i Mälardalen. Trafikverket och Jernhusen Verkstäder AB har identifierat ett behov av utökad verkstadskapacitet med en lämplig lokalisering på mark inom fastigheten Solna Hagalund 4:1 som tillhör Trafikverket. Trafikverket har därför framställt om att regeringen ska godkänna överlåtelsen av denna mark till Jernhusen Verkstäder AB i utbyte mot mark inom fastigheterna Solna Järva 3:14 och Solna Järva 3:15 i samma område. Markbytet innebär att fast egendom som behövs i statens verksamhet överläts. Av 8 kap. 1 och 2 §§ budgetlagen följer att regeringen behöver riksdagens bemyndigande för sitt beslut. Markbytet kommer i kombination med vissa servitutsupplåtelse att innebära att järnvägens funktioner upprätthålls och att tågverksamheten kan genomföras enligt plan. Vidare kommer markbytet att medföra en mer ändamålsenlig fördelning av rättigheter för den planerade verksamheten.

3.7.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.20 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2021	Utfall	1 360 387	Anslagssparande	100 893
2022	Anslag	1 426 106 ¹	Utgiftsprognos	1 454 536
2023	Förslag	1 455 481		
2024	Beräknat	1 486 347 ²		
2025	Beräknat	1 507 058 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 454 747 tkr i 2023 års prishnivå.

³ Motsvarar 1 449 936 tkr i 2023 års prishnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för:

- ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till

- den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer,
- åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn,
 - administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området,
 - modellutveckling och analys inom transportområdet,
 - administrationen av trafikavtal, samt
 - uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.21 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	1 426 106	1 426 106	1 426 106
Pris- och löneomräkning ²	12 875	44 133	69 565
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	16 500	16 108	11 387
<i>varav BP23³</i>	<i>15 000</i>	<i>15 000</i>	<i>10 000</i>
<i>– Medel för kompetensförsörjning samlas</i>	<i>15 000</i>	<i>15 000</i>	<i>10 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 455 481	1 486 347	1 507 058

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Av den nationella trafikslagsövergripande infrastrukturplanen för perioden 2022–2033 framgår att Trafikverket under planperioden ska arbeta strategiskt för att förbättra den långsiktiga försörjningen av kompetens inom för planens genomförande kritiska personalkategorier, med särskilt fokus på järnvägssektorn. Trafikverket ska i arbetet även se över och vid behov verka för t.ex. att järnvägstekniska övningsanläggningar möter utbildningsbehoven och andra utbildningssamarbeten i branschen. Anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas därför med 15 miljoner kronor 2023 och beräknas öka med 15 miljoner kronor 2024 samt 10 miljoner kronor 2025. Finansiering sker genom en motsvarande minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Regeringen föreslår att 1 455 481 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 1 486 347 000 kronor respektive 1 507 058 000 kronor.

3.7.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.22 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

2021	Utfall	188 308	Anslagssparande	
2022	Anslag	369 108 ¹	Utgiftsprognos	369 108
2023	Förslag	533 308		
2024	Beräknat	533 308		
2025	Beräknat	194 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet, fritidsbåtsinfrastruktur, merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygflotta, samt för reducering av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.23 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	369 108	369 108	369 108
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	164 200	164 200	-174 800
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	533 308	533 308	194 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

I budgetpropositionen för 2022 (beslutade riksdagen om en klimatkompensation för sjöfarten med syftet att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfarten (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98). Beslutet innebar att anslaget tillfördes 300 000 000 kronor per år 2023 respektive 2024 för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Sjöfartsverket har till regeringen föreslagit att klimatkompensationen ska utgöra en sänkning av farledsavgifterna inom ramen för befintlig avgiftsmodell, samtidigt som miljöincitamentet i avgiftsmodellen utökas. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning om hur klimatkompensationen lämpligast bör utformas. Mot denna bakgrund föreslås att anslagsändamålet utvidgas.

Regeringen föreslår att 533 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 533 308 000 kronor respektive 194 308 000 kronor.

3.7.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.24 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2021	Utfall	62 284	Anslagssparande	
2022	Anslag	146 184 ¹	Utgiftsprognos	146 184
2023	Förslag	62 284		
2024	Beräknat	62 284		
2025	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.25 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	146 184	146 184	146 184
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-83 900	-83 900	-83 900
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.7.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.26 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

2021	Utfall	294 865	Anslagssparande	68 958
2022	Anslag	257 813 ¹	Utgiftsprognos	257 813
2023	Förslag	151 013		
2024	Beräknat	148 513		
2025	Beräknat	148 513		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftsunderskott 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 får även användas för utgifter för att finansiera delar av driftsunderskott vid kommunala och privata flygplatser som inte trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten och som 2021 fick statligt driftsstöd eller vid kommunala och privata flygplatser

där det under hela 2019 bedrevs inrikes reguljär linjetrafik. Anslaget får dessutom användas för utgifter för lån till leverantörer av flygtrafiktjänst vid icke statliga flygplatser för intäktsbortfall till följd av spridningen av sjukdomen covid-19 för de delar av flygtrafiktjänst vid regionala flygplatser som normalt finansieras via den svenska undervägsavgiften.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.27 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	128 813	128 813	128 813
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	22 200	19 700	19 700
varav BP23	63 000	60 500	60 500
– Medel för flygningar undantagna avgift från flygtrafiktjänst	2 500		
– Beredskapsflygplatser	60 500	60 500	60 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	151 013	148 513	148 513

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Utförare av flygtrafiktjänst finansieras genom avgifter från dem som nyttjar tjänsterna. Vissa flygningar är emellertid undantagna från sådana avgifter. Antalet flygningar där avgifter inte får tas ut har under 2022 ökat bl.a. till följd av en anpassning efter pandemin och Rysslands invasion av Ukraina. För att hantera såväl en avgiftshöjning som det ökade antalet undantagna flygningar ökas anslaget med 2 500 000 kronor 2023.

Mot bakgrund av översyn av systemet av beredskapsflygplatser, synpunkter från remissinstanser på Trafikverkets del- och slutrapporter Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter, erfarenheter från pandemin och det aktuella säkerhetspolitiska läget finns behov av att bättre tillgodose behovet av samhällsviktig luftfart, bl.a. för hälso- och sjukvård, ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret. Regeringen föreslår därför en varaktig satsning på 60 500 000 kronor per år för att bibehålla den nuvarande nivån av systemet med beredskapsflygplatser.

Regeringen föreslår att 151 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 148 513 000 kronor respektive 148 513 000 kronor.

3.7.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.28 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

2021	Utfall	925 361	Anslagssparande	132 639
2022	Anslag	1 238 000 ¹	Utgiftsprognos	1 269 140
2023	Förslag	1 098 000		
2024	Beräknat	958 000		
2025	Beräknat	1 006 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för:

- statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik,
- tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal,
- förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal, samt
- statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.29 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	1 038 000	1 038 000	1 038 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	60 000	-80 000	-32 000
<i>varav BP23</i>	<i>60 000</i>	<i>60 000</i>	<i>60 000</i>
– <i>Medel till trafikavtal för nationellt upphandlad linjetrafik</i>	<i>60 000</i>	<i>60 000</i>	<i>60 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 098 000	958 000	1 006 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Mot bakgrund av att nu gällande avtal under anslaget för luftfarten upphör fr.o.m. oktober 2023, behöver medel tillföras för att Trafikverket ska kunna inleda upphandling av nya avtal inom luftfartsområdet. Anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas därför med 10 miljoner kronor för 2023 och med 60 miljoner kronor fr.o.m. 2024.

Den rådande situationen i Ukraina har inneburit stora bränsleprisökningar vilket är särskilt kännbart för Gotlandstrafiken, där LNG-priserna stiger parallellt med att fossila bränslen nått rekordnivåer. Osäkerhet råder om bränsleprisökningarnas omfattning under 2023. Preliminärt görs bedömningen att kostnadsökningen blir 50 miljoner kronor. Medel behöver därför tillföras anslaget för att Trafikverket fortsatt ska kunna följa de avtal som finns med Destination Gotland. Anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 50 miljoner kronor 2023.

Regeringen föreslår att 1 098 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 958 000 000 kronor respektive 1 006 000 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 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 3 500 000 000 kronor 2024–2027.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör bemyndigas att under 2023 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 3 500 000 000 kronor 2024–2027.

Tabell 3.30 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026– 2027
Ingående åtaganden	3 829 380	3 332 095	2 524 888			
Nya åtaganden	405 815	102 930	1 458 938			
Infriade åtaganden	-903 100	-910 137	-854 453	-741 499	-849 072	-1 538 172
Utestående åtaganden	3 332 095	2 524 888	3 129 373			
Erhållet/förslaget bemyndigande	5 400 000	4 000 000	3 500 000			

3.7.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.31 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2021	Utfall	28 580	Anslagssparande	177
2022	Anslag	30 557 ¹	Utgiftsprognos	30 263
2023	Förslag	30 557		
2024	Beräknat	30 557		
2025	Beräknat	30 557		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.32 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:8 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	30 557	30 557	30 557
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 557	30 557	30 557

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 557 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 30 557 000 kronor respektive 30 557 000 kronor.

3.7.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**Tabell 3.33 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

2021	Utfall	86 627	Anslagssparande	67
2022	Anslag	82 037 ¹	Utgiftsprognos	81 314
2023	Förslag	83 179		
2024	Beräknat	85 748 ²		
2025	Beräknat	87 810 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 83 180 tkr i 2023 års prisnivå.

³ Motsvarar 83 178 tkr i 2023 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.34 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	82 037	82 037	82 037
Pris- och löneomräkning ²	1 142	3 711	5 773
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	83 179	85 748	87 810

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

Regeringen föreslår att 83 179 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 85 748 000 kronor respektive 87 810 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.35 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2021	38 461	37 611	850	27 787
(varav tjänsteexport)	941	1 149	-208	-590
Prognos 2022	45 000	44 600	400	28 187
(varav tjänsteexport)	2 500	2 500	0	-590
Budget 2023	46 000	46 000	0	28 187
(varav tjänsteexport)	2 479	2 479	0	-590

Källa: Statens väg- och transportforskningsinstituts budgetunderlag för 2023–2025 inklusive kompletterande underlag (I2022/01308).

3.7.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 3.36 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

2021	Utfall	637 752	Anslagssparande	-9 752
2022	Anslag	950 000 ¹	Utgiftsprognos	940 248
2023	Förslag	550 000		
2024	Beräknat	550 000		
2025	Beräknat	550 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.37 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	690 000	690 000	690 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-140 000	-140 000	-140 000
varav BP23	400 000	400 000	400 000
– Medel från EU till TEN-T	400 000	400 000	400 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	550 000	550 000	550 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Bidrag från EU till statliga transport- och infrastrukturprojekt betalas in på statens budgets inkomstsida. Beviljade bidrag betalas sedan ut till de aktuella projekten från

anslag på budgetens utgiftssida. De bidrag som Sverige får utgör en medfinansiering som utökar den totala ramen för investeringar. Anslaget får belastas med högst ett belopp som motsvarar uppbyggt finansiellt stöd från Europeiska unionen. Regeringen föreslår, eftersom tilldelningen av medel för finansiellt stöd från Europeiska unionen för perioden 2023–2025 kommer att öka jämfört med tidigare, att anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ökas med 400 000 000 kronor per år under perioden 2023–2024.

Regeringen föreslår att 550 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 550 000 000 kronor respektive 550 000 000 kronor.

3.7.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.38 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

2021	Utfall	2 135 198	Anslagssparande	153 511
2022	Anslag	1 943 400 ¹	Utgiftsprognos	2 065 939
2023	Förslag	1 648 987		
2024	Beräknat	2 025 341		
2025	Beräknat	2 053 871		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för:

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.39 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	1 943 400	1 943 400	1 943 400
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-294 413	81 941	110 471
Förslag/beräknat anslag	1 648 987	2 025 341	2 053 871

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 648 987 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 2 025 341 000 kronor respektive 2 053 871 000 kronor.

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande

året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens.

I tabell 3.40 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2021. Tabellen har justerats genom att det anslagssparande på posterna som berörda myndigheter disponerar för administrationskostnader och som omfördelas till anslagsposten avsatt för investeringar också ingår i tabellen. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2021 uppgick till 2 133 778 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2022, se vidare i tabell 3.40.

Tabell 3.40 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2017	2018	2019	2020	2021
Intäkter från inbetald trängselskatt	9 927 054	1 698 554	1 685 951	1 905 248	1 937 169
Kostnader för administration	2 477 767	126 746	111 293	104 992	100 528
Överskott	7 449 287	1 571 808	1 574 658	1 800 256	1 836 641
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län). Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	6 882 135	1 380 525	1 611 209	2 074 076	2 097 370
Medel som omdisponerats	479 544	7 417	20 154	31 607	36 408
Summa totalt avsatta medel	7 361 679	1 387 942	1 631 363	2 105 683	2 133 778
Differens mellan överskott och avsatta medel	87 608	183 866	-56 707	-305 427	-297 137
Ackumulerad differens	-322 687	271 476	214 770	-90 657	-387 794

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

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

Beräkningen av de medel som avsätts till investeringar är endast avsedd att visa de överskott som trängselskattesystemet ger och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till investeringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 3.41 hade ett anslagssparande på 112 638 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2021.

Tabell 3.41 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2008–2017	2018	2019	2020	2021
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län). Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	7 259 485	1 380 525	1 611 209	2 074 076	2 097 370
Medel som omdisponerats	479 544	7 417	20 154	31 607	36 408
Ingående anslagssparande väginvesteringar	7 298 370	1 830 781	1 023 223	100 169	13 531
Summa totalt tillgängliga medel	15 037 399	3 218 723	2 654 586	2 205 852	2 147 309
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	5 530 884	2 195 499	2 554 418	2 192 320	2 034 671
Utgående anslagssparande	9 506 515	1 023 224	100 168	13 532	112 638

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.42 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 895 381 000 kronor 2023. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2023 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2021 på -387 794 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2022 samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2020 avser regeringen att avsätta 1 507 587 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2023, se tabell 3.42.

Tabell 3.42 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Intäkter från trängselskatt	2 036 781	2 025 341	2 053 871
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 895 381	1 883 941	1 912 471
Justering för ackumulerad differens	-387 794		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 507 587	1 883 941	1 912 471

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning, och som framgår i tabell 3.43 avsätts 1 507 587 000 kronor till investeringar 2023. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2023 blir därmed 1 648 987 000 kronor.

Tabell 3.43 Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län)	1 507 587	1 883 941	1 912 471
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	85 000	85 000	85 000
Kronofogdemyndigheten: administration	3 400	3 400	3 400
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	1 648 987	2 025 341	2 053 871

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 56 000 000 000 kronor 2024–2057.

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

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med 1 januari 2023 är 3,45 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 56 000 000 000 kronor 2024–2057.

Tabell 3.44 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026–2027
Ingående åtaganden	36 565 397	45 498 243	50 058 237			
Nya åtaganden	10 967 517	6 515 529	7 419 124			
Infriade åtaganden	-2 034 671	-1 955 535	-1 888 423	-1 884 300	-1 378 800	-52 325 838
Utestående åtaganden	45 498 243	50 058 237	55 588 938			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	49 200 000	52 500 000	56 000 000			

Låneram

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

3.7.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.45 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

2021	Utfall	2 186 800	Anslagssparande	110 136
2022	Anslag	2 367 233 ¹	Utgiftsprognos	2 299 658
2023	Förslag	2 407 440		
2024	Beräknat	2 460 569 ²		
2025	Beräknat	2 480 518 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 381 943 tkr i 2023 års prishnivå.

³ Motsvarar 2 341 552 tkr i 2023 års prishnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.46 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	2 367 233	2 367 233	2 367 233
Pris- och löneomräkning ²	23 178	102 083	165 044
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	17 029	-8 747	-51 759
varav BP23 ³	30 500	11 500	11 500

	2023	2024	2025
– Tillgänglighetsdirektivet		2 000	2 000
– Avveckling av Klimatbonus	15 000		
– Övervakning och rapportering av verkliga utsläpp	6 000		
– Regelutveckling och tillsyn	9 500	9 500	9 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 407 440	2 460 569	2 480 518

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen avser att tilldela medel till Transportstyrelsen för att stärka verksamheten inom regelgivning och tillsyn på transportområdet. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 9 500 000 kronor per år från 2023.

Genomförande av Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighet för produkter och tjänster kommer att medföra nya uppgifter för Transportstyrelsen. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* beräknas därför att öka med 2 000 000 kronor per år från 2024.

Genomförandet av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen) kommer att medföra nya uppgifter för Transportstyrelsen. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 6 000 000 kronor 2023. Finansiering sker genom att anslaget 1:21 *Kompetenslyft för klimatomställningen* inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård minskas med 7 500 000 kronor.

Regeringen ska avskaffa Klimatbonusen. Förslaget kommer att innebära ökade kostnader för Transportstyrelsen. Anslaget ökas därför med 15 000 000 kronor 2023.

Regeringen föreslår att 2 407 440 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 2 460 569 000 kronor respektive 2 480 518 000 kronor.

Rörelsekapital

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2023 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.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnings-systemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiftsutjämnings-systemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatsers kostnader för säkerhetskontroll ackumuleras och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen fakturerar därefter kostnaden per säkerhetskontroll till flygbolaget som transporterar passageraren. Utbetalningarna sker före inbetalningarna i enlighet med regelverket, vilket innebär en belastning på Transportstyrelsens likviditetsförsörjning. Covid-19-pandemin medförde en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital ökat kraftigt, då flygtrafiken har en direkt påverkan på

Transportstyrelsens intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken hade en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar bedöms utgöra en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.47 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som inte får disponeras

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2021	1 339 119	1 388 594	-49 475	-167 392
Prognos 2022	1 555 000	1 541 000	14 000	-153 392
Budget 2023	1 647 000	1 568 000	79 000	-74 392

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2023–2025 (I2022/00552).

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa verksamheter redovisas mot inkomsttitel.

Akkumulerade underskott finns inom luftfarts-, sjöfarts- och vägtrafikområdet. Störst ackumulerade underskott finns inom vägtrafikområdet. Underskottet är framför allt hänförligt till verksamhet kopplad till arbete för att driva och utveckla vägtrafikregistret (VTR). Transportstyrelsen har förändrat fördelningen av it-kostnader, vilket gör att vägtrafikregistret belastas med en mindre andel av kostnaderna från 2022. Dessutom har Transportstyrelsen höjt vägtrafikregisteravgiften för 2022 i syfte att uppnå balans och skapa utrymme för utvecklingen av ett nytt VTR.

Tabell 3.48 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2021	62 656	61 963	693	0
Prognos 2022	79 000	79 000	0	0
Budget 2023	88 000 ¹	88 000	0	0

¹ Av intäkterna som disponeras 2023 avser 31 000 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt 25 000 tkr, 25 000 tkr respektive 7 000 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2022–2025 (I2022/00552).

Med avseende på avgifter som disponeras för särskilda ändamål anges i tabell 3.48 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.50. Transportstyrelsen disponerar bl.a. intäkter från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens intäkter som behövs för att täcka utgifter för administration, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel.

Tabell 3.49 Offentligrättslig verksamhet 2023 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Tillståndsprovning	367 000	23 000	37 000	68 000	495 000
Tillsyn	170 000	36 000	45 000	145 000	396 000
Registerhållning	835 000	3 000	20 000	14 000	872 000
Summa	1 372 000	62 000	102 000	227 000	1 763 000

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2023–2025 (I2022/00552).

Av tabell 3.49 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skattemedel.

Tabell 3.50 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Intäkter i transfereringsverksamheten	Kostnader	Resultat (intäktkostnad)
Utfall 2021	563 377	931 121	-367 744
Prognos 2022	833 000	1 150 000	-317 000
Budget 2023	1 115 000	1 193 000 ¹	-78 000

¹ Kostnaderna 2023 inom luftfartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäligena kostnader för säkerhetskontroll (803 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, CNS (110 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (136 000 tkr). Kostnaderna 2023 inom vägområdet består av den del av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (16 000 tkr), Sundsvallsfjärden (52 000 tkr) och Skurubron (58 000) samt av försäljningen av personliga fordonsskylltar (18 000 tkr) som betalas till Trafikverkets räntekonto. Intäkterna uppgår till samma belopp som kostnaderna, utom för GAS, där intäkterna utgörs av den avgift flygbolagen betalar för att finansiera kostnaderna för säkerhetskontroll. Intäkterna inom GAS-systemet uppgår till 725 000 tkr. I tabellen anges intäkter och kostnader enligt redovisningen. Uppgifterna innefattar även fordringar och skulder, vilket gör att resultatet för undervägsavgifter visar balans.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2023–2025 (I2022/00552).

Med avseende på de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.48 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.50.

Hela resultatet för 2021 i tabell 3.50 avser negativt resultat inom GAS. Även prognosen för 2022 och 2023 uppvisar negativa resultat. Detta är en följd av minskade intäkter inom GAS-systemet. Intäkterna är direkt beroende av antalet avresande passagerare från svenska flygplatser, som till följd av pandemin minskat kraftigt.

Tabell 3.51 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Intäkter som inte får disponeras	Resultat
Utfall 2021	209 000	209 000
Prognos 2022	207 000	207 000
Budget 2023 ¹	206 000	206 000

¹ Intäkterna som 2023 redovisas mot inkomsttitel avser det överskott som har ackumulerats från avgiftssystemet med undervägsavgifter (14 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (69 000 tkr), rest- och dröjsmålsavgifter (80 000 tkr), överlastavgifter (17 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelse av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (26 000 tkr).

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2023–2025 (I2022/00552).

Tabell 3.51 innehåller uppgifter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.52 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt- kostnad)	Ackumulerat resultat
Utfall 2021	86 138	94 037	-7 899	-18 295
Prognos 2022	108 000	126 000	-18 000	-36 295
Budget 2023	139 000	127 000	12 000	-24 295

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2023–2025 (I2022/00552).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur VTR. Underskottet finns inom informationsuttaget där arbetet med att ta fram en avgiftsstruktur har försenats på grund av resursbrist.

Inom övrig uppdragsverksamhet fanns vid utgången av 2021 ett överskott på 14 041 000 miljoner kronor som framför allt är hänförligt till SMS-tjänsten ”Vem äger fordonet”. Se vidare under avsnitt 3.6 Den årliga revisionens iakttagelser.

3.7.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.53 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2021	Utfall	65 598	Anslagssparande	7 357
2022	Anslag	69 709 ¹	Utgiftsprognos	71 025
2023	Förslag	70 527		
2024	Beräknat	72 810 ²		
2025	Beräknat	74 655 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.² Motsvarar 70 526 tkr i 2023 års prislivå.³ Motsvarar 70 527 tkr i 2023 års prislivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.54 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	69 709	69 709	69 709
Pris- och löneomräkning ²	818	3 101	4 946
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	70 527	72 810	74 655

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

Regeringen föreslår att 70 527 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 72 810 000 kronor respektive 74 655 000 kronor.

3.7.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.55 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2021	Utfall	1 000 900	Anslagssparande	32 954
2022	Anslag	1 025 200 ¹	Utgiftsprognos	1 032 563
2023	Förslag	920 705		
2024	Beräknat	1 013 976		
2025	Beräknat	1 022 191		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för:

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.56 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	1 025 200	1 025 200	1 025 200
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-104 495	-11 224	-3 009
Förslag/beräknat anslag	920 705	1 013 976	1 022 191

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 920 705 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 1 013 976 000 kronor respektive 1 022 191 000 kronor.

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

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

I tabell 3.57 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2021. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2021 uppgick till -91 166 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2022, se vidare tabell 3.59.

Tabell 3.57 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013–2017	2018	2019	2020	2021
Intäkter från inbetald trängselskatt	4 414 573	986 710	957 012	901 264	877 400
Kostnader för administration	816 753	130 307	128 019	121 942	115 763
Överskott	3 597 820	856 403	828 992	779 322	761 637
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	3 423 646	739 324	690 026	783 286	861 099
Medel som omdisponerats	325 517	18 499	30 153	18 780	25 008
Summa totalt avsatta medel	3 749 163	757 823	720 179	802 066	886 107
Differens mellan överskott och avsatta medel	-151 344	98 580	108 813	-22 744	-124 470
Akkumulerad differens	-435 117	-52 764	56 049	33 305	-91 166

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2021 avsattes 861 099 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.58 uppstod ett ackumulerat anslagssparande vid utgången av 2021.

Tabell 3.58 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2013–2017	2018	2019	2020	2021
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	3 423 646	739 324	690 026	783 286	861 099
Medel som omdisponerats	325 517	18 499	30 153	18 780	25 008
Ingående anslagssparande	783	0	0	231 895	797
Summa tillgängliga medel	3 749 946	757 823	720 179	1 033 961	886 904
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	3 749 163	757 823	488 284	1 033 165	885 137
Utgående anslagssparande	783	0	231 895	796	1 767

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.59 framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 864 921 000 kronor 2023. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2023 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2021 på -91 166 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2022 samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2021 avser regeringen att avsätta 773 755 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2023.

Tabell 3.59 Trängselskatten i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2023–2025

Tusental kronor

	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Intäkter från trängselskatt	1 011 871	1 013 876	1 022 191
Kostnader för administration	146 950	146 950	146 950
Överskott	864 921	866 926	875 241
Justering för ackumulerad differens	-91 166		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	773 755	866 926	875 241

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår ovan avsätts 773 755 000 kronor till investeringar 2023. Dessutom avsätts sammanlagt 146 950 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2023 blir därmed 920 705 000 000 kronor.

Tabell 3.60 Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg	773 755	866 926	875 241
<i>Summa investeringar</i>	773 755	866 926	875 241
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	110 000	110 000	110 000
Kronofogdemyndigheten: administration	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar: administration	1 300	1 300	1 300
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	920 705	1 013 876	1 022 191

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 000 000 000 kronor 2024–2037.

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

bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån.

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med 1 januari 2023 är 3,45 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 000 000 000 kronor 2024–2037.

Tabell 3.61 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026– 2037
Ingående åtaganden	3 853 046	9 111 089	12 200 000			
Nya åtaganden	6 144 948	4 000 115	2 269 889			
Infriade åtaganden	-886 903	-911 204	-869 550	-814 150	-842 850	-11 943 339
Utestående åtaganden	9 111 089	12 200 000	13 600 339			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	12 200 000	12 200 000	14 000 000			

Låneram

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

3.7.15 1:15 Sjöfartsstöd

Tabell 3.62 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2021	Utfall	1 182 086	Anslagssparande	447 914
2022	Anslag	1 550 000 ¹	Utgiftsprognos	1 550 000
2023	Förslag	1 600 000		
2024	Beräknat	1 650 000		
2025	Beräknat	1 700 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.63 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	1 550 000	1 550 000	1 550 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Makroekonomisk utveckling			
Volym	50 000	100 000	150 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 600 000	1 650 000	1 700 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 600 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 1 650 000 000 kronor respektive 1 700 000 000 kronor.

3.7.16 1:16 Internationell tågtrafik

Tabell 3.64 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

2021	Utfall	981	Anslagssparande	4 019
2022	Anslag	45 000 ¹	Utgiftsprognos	37 634
2023	Förslag	95 000		
2024	Beräknat	95 000		
2025	Beräknat	95 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget 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.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.65 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:16 Internationell tågtrafik**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	45 000	45 000	45 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	50 000	50 000	50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	95 000	95 000	95 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 95 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 95 000 000 kronor respektive 95 000 000 kronor.

3.7.17 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.**Tabell 3.66 Anslagsutveckling 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

2021	Utfall	122 079	Anslagssparande	182 163
2022	Anslag	299 000 ¹	Utgiftsprognos	203 028
2023	Förslag	351 000		
2024	Beräknat	379 000		
2025	Beräknat	379 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för kapitalkostnader avseende investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll avseende statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.67 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	299 000	299 000	299 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	52 000	80 000	80 000
<i>varav BP23</i>			80 000
<i>– Infrastruktur för flygtrafiktjänst</i>			80 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	351 000	379 000	379 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Luftfartsverkets förmåga att kunna leverera flygtrafiktjänst och andra tjänster kopplade till luftrummet och dess brukare behöver förstärkas. Regeringen föreslår därför att ytterligare medel tilldelas Luftfartsverket för arbetet med ökad robusthet i flygtrafiktjänsten. Regeringen föreslår därför att anslaget ökas med 80 000 000 kronor för 2025.

Regeringen föreslår att 351 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 379 000 000 kronor respektive 379 000 000 kronor.

3.7.18 1:18 Lån till körkort

Tabell 3.68 Anslagsutveckling 1:18 Lån till körkort

Tusental kronor

2021	Utfall	44 380	Anslagssparande	107 086
2022	Anslag	151 466 ¹	Utgiftsprognos	65 365
2023	Förslag	151 466		
2024	Beräknat	151 466		
2025	Beräknat	151 466		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för lån till körkort för vissa personer.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.69 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:18 Lån till körkort

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	151 466	151 466	151 466
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	151 466	151 466	151 466

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 151 466 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Lån till körkort* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 151 466 000 kronor respektive 151 466 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:18 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 125 000 000 kronor 2024–2026.

Skälen för regeringens förslag: 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. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 1:18 *Lån till körkort* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 125 000 000 kronor 2024–2026.

Tabell 3.70 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:18 Lån till körkort

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Ingående åtaganden	91 485	57 190	72 602			
Nya åtaganden	56 950	69 120	104 398			
Infriade åtaganden	-91 245	-53 708	-52 000	-116 000	-8 000	-1 000
Utestående åtaganden	57 190	72 602	125 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	100 000	300 000	125 000			

3.7.19 1:19 Obemannad luftfart**Tabell 3.71 Anslagsutveckling 1:19 Obemannad luftfart**

Tusental kronor

2021	Utfall	Anslagssparande
2022	Anslag	8 000 ¹ Utgiftsprognos 7 923
2023	Förslag	30 000
2024	Beräknat	30 000
2025	Beräknat	30 000

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

Anslaget får användas för utgifter för Luftfartsverkets arbete med obemannad luftfart.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.72 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 1:19 Obemannad luftfart**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022 ¹			
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	30 000	30 000	30 000
<i>varav BP23</i>	<i>30 000</i>	<i>30 000</i>	<i>30 000</i>
– <i>Obemannad luftfart</i>	<i>30 000</i>	<i>30 000</i>	<i>30 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 000	30 000	30 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Förmågan att hantera obemannad luftfart i det svenska luftrummet behöver förstärkas, bl.a. för att bidra till ökad flygsäkerhet. Luftfartsverket behöver därför utveckla sådana system för hantering av obemannad luftfart som bidrar till en ökad kontroll av obemannad luftfart och effektiv samordning med övrig luftfart inom det svenska luftrummet. Sverige behöver också bygga upp ett sådant system för gemensamma informationstjänster som avses i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space. Luftfartsverket behöver därför bygga upp ett system för gemensamma informationstjänster. Därutöver bör Luftfartsverket kunna tillhandahålla andra typer av tjänster inom obemannad luftfart. Anslaget föreslås därför ökas med 30 000 000 kronor fr.o.m. 2023.

Regeringen föreslår att 30 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 30 000 000 kronor respektive 30 000 000 kronor.

3.7.20 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter. Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22: TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen avser att återkomma vad gäller ekonomiska mål för 2025 och framåt. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2021 uppgick till 2 408 miljoner kronor jämfört med 2 558 miljoner kronor 2020 medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 490 miljoner kronor 2021 jämfört med 2 378 miljoner kronor 2020, se tabell 3.73. Rörelseresultatet uppgick 2021 till -82 miljoner kronor jämfört med 180 miljoner kronor 2020. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret 2021 uppgår till 0 kronor jämfört med 13 miljoner kronor 2020.

Tabell 3.73 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2020	Intäkter 2021	Resultat 2020	Resultat 2021
Sjöfartsverket, totalt	2 458	2 408	13	0
Varav sjöfartsavgifter	1 620	1 672		
Varav övriga rörelseavgifter	416	435		
Varav intäkter av anslag	522	302		

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

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2021.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2021 jämfört med 2020. Fartygstrafiken ökade under 2021 jämfört med 2020 men var inte tillbaka på nivåerna från före pandemin. Under 2021 genomfördes ett kapitaltillskott till Sjöfartsverket. Tillskottet var en direkt förstärkning av det egna kapitalet och syns inte som en intäkt och har därför inte en direkt påverkan på resultatet, vilket tillskottet från 2020 hade som genomfördes för att kompensera för minskade avgiftsinkomster. Under 2021 normaliserades kostnadsläget för bränsle och isvintern var relativt normal vilket bidrog till ökade kostnader jämfört med året före.

Vid utgången av 2021 uppgick det egna kapitalet till 378 miljoner kronor jämfört med 297 miljoner kronor 2020. Skälet till ökningen är det genomförda kapitaltillskottet.

De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 386 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden har varit oförändrad mellan 2020 och 2021 på -1,4 procent.

Tabell 3.74 Prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2021	2022	2023	2024
Resultat efter finansiella poster	-63	258	20	0
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0	52,8	3,2	0
Soliditet ¹ (%)	5,8	8,4	7,5	5,9
Soliditet ²	8,6	13,5	13,7	11,7
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

¹ 2015 fastslog Ekonomistyrningsverket att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämras.

² Soliditet exklusive oförbrukade bidrag, s.k. justerad soliditet.

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2023–2025.

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick till 370 miljoner kronor 2021 vilket är en ökning med 42 miljoner kronor jämfört med 2020. Investeringsbeloppet understiger väsentligt investeringsplanen för 2021.

Minskningen av investeringar inom farledsverksamheten beror på lägre investeringar i farledsförbättringar där Mälarpjektet är det största pågående projektet. Aktiviteten i detta projekt har varit lägre då entreprenören håller på att bytas ut.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2023 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

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

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2023–2025 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2022–2024 uppgår till totalt 7 807 853 000 kronor, se tabell 3.75. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 95 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca fem procent. Den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år avser påbörjande av investering i två nya isbrytare. Därutöver avses investeringar genomföras i farleder, lotsbåtar, arbets- och sjömättningsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar m.m. samt it-system. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 3.75 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Budget 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Summa 2023–2025
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	326	646	1 603	2 900	2 921	7 424
Farleder	245	574	1 207	1 799	1 469	4 475
Isbrytning	0	11	344	1 037	1 376	2 757
Sjötrafikservice	0	13	20	18	18	56
Sjögeografisk information	4	6	7	0	4	11
Lotsning	9	28	8	33	16	57
Sjö- och flygräddning	50	6	17	12	38	66
Gemensamma funktioner	17	7	1	0	0	1
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>326</i>	<i>646</i>	<i>1 603</i>	<i>2 900</i>	<i>2 921</i>	<i>7 424</i>
– maskiner och inventarier	81	67	511	1 338	1 593	3 441
– fastigheter och markanläggningar	245	578	1 093	1 562	1 329	3 983
Finansiering av anskaffning och utveckling	326	646	1 603	2 900	2 921	7 424
Anslag 1:1	0	0	344	1 037	1 376	2 757
Egna medel	91	77	176	316	226	718
Bidrag/medfinansiering	235	569	1 083	1 547	1 319	3 949
Vidmakthållande av befintliga investeringar	90	235	120	154	110	384
Farleder	32	81	44	60	45	150
Isbrytning	20	15	0	0	0	0
Sjötrafikservice	0	28	35	35	36	106
Sjögeografisk information	1	2	12	35	2	49
Lotsning	27	25	20	20	20	61
Sjö- och flygräddning	9	2	5	1	5	11
Gemensamma funktioner	0	82	3	2	2	8
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>90</i>	<i>235</i>	<i>120</i>	<i>154</i>	<i>110</i>	<i>384</i>
– maskiner och inventarier	75	185	95	124	85	303
– fastigheter och markanläggningar	15	50	26	30	26	81
Finansiering vidmakthållande	90	235	120	154	110	384
Egna medel	90	235	120	154	110	384
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	416	880	1 723	3 053	3 032	7 808
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	416	880	1 723	3 053	3 032	7 808

3.7.21 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, 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 (EU) 2020/1627 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 för 2020 och 2021 upp som intäkter, men betalas först under åren 2022–2026 efter att en prestationsplan för referensperiod godkänts och beslutats. För 2022 till 2024 avses ordinarie regler gälla. Den svenska prestationsplanen för 2020–2024 har ännu inte fastställts. Arbetet för att få en fastställd plan väntas pågå under hösten 2022. Beslut väntas fattas sent under 2022 och kan då komma att få konsekvenser även för Luftfartsverkets intäkter under 2020, 2021 och 2022, utöver för intäkterna åren 2023 och 2024. Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22: TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen avser att återkomma vad gäller ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Tabell 3.76 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2020	Intäkter 2021	Resultat 2020	Resultat 2021
Luffartsverket, totalt	3 310	2 523	-122	103
Varav luftfartsintäkter	2 859	2 035		
Varav övriga rörelseintäkter	253	253		
Varav intäkter från anslag	102	164		

Totala intäkter inkluderar också aktiverat arbete för egen räkning.

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2021.

Resultatet i koncernen efter finansiella poster uppgår till 103 miljoner kronor jämfört med 700 miljoner kronor 2020. Totalresultatet efter omvärdering av pensionsskulden uppgick 2020 till -122 miljoner kronor. Någon motsvarande post finns inte 2021. Resultatet 2021 exklusive skattemotsvarighet är 225 miljoner kronor högre än totalresultatet för 2020 och 198 miljoner kronor högre än budget.

Luftfartsverkets rörelseintäkter för 2021 uppgick till 2 523 miljoner kronor jämfört med 3 310 miljoner kronor 2020, och rörelsekostnaderna uppgick till 2 523 miljoner kronor jämfört med 2 599 miljoner kronor 2020. Rörelseresultatet uppgick till 0 kronor jämfört med 704 miljoner kronor 2020. Det redovisade resultatet, efter omvärdering av pensionsskulden, uppgick dock till 103 miljoner kronor jämfört med -122 miljoner kronor 2020.

Rörelseintäkterna uppgick 2021 till 2 523 miljoner kronor, en minskning med 787 miljoner kronor från rörelseintäkterna 2020 som då uppgick till 3 310 miljoner kronor. De flygtrafikrelaterade luftfartsintäkterna har minskat med 824 miljoner kronor från 2 859 miljoner kronor 2020 till 2 035 miljoner kronor 2021. Intäktsminskningen beror främst på att 2020 påverkades av högre ersättning för pensionskostnader till följd av omvärdering av pensionsskulden enligt nya beräkningsgrunder för 2020. Anslag har för 2021 intäktsförts med 164 miljoner kronor. Aktivering av arbete för egen räkning hänförligt till investeringsprojekt uppgick 2021 till 72 miljoner kronor. Övriga rörelseintäkter, som avser bl.a. intäkter från kommersiella tjänster och EU-bidrag avseende forskning och innovation, uppgick 2021 till 253 miljoner kronor. Beloppet var oförändrat i förhållande till 2020.

Rörelsens kostnader uppgick 2021 till 2 523 miljoner kronor, en minskning med 76 miljoner kronor i förhållande till 2020 då rörelsens kostnader uppgick till 2 599 miljoner kronor. Minskningen gäller framför allt personalkostnader och diverse externa kostnader. Av förändringen jämfört med 2020 finns också en ökning av personalkostnaderna som härrör från dotterbolaget Aviseq AB. Bolaget förvärvades den 30 april 2020 och ingick då med lönekostnader för åtta månader, medan kostnaden för 2021 avser hela kalenderåret. Posten avskrivningar har ökat som en följd av de senaste årens relativt stora nya investeringar.

Ingen försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden skedde 2021 eftersom beräkningsgrunderna förblev oförändrade jämfört med 2020. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Luftfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpas den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer.

Vid utgången av 2021 uppgick det egna kapitalet till 742 miljoner kronor jämfört med 638 miljoner kronor 2020.

Tabell 3.77 Översikt av de ekonomiska målen

Procent

	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2020	Utfall 2019	Mål 2021	Utfall 2021
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet	4	(neg.)	4	(neg.)	-	15
Soliditet	15	8	15	6	-	7

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2021.

Prognostiserat utfall mot regeringens uppställda ekonomiska mål

Luftfartsverket redovisar i sin treårsplan för perioden 2023–2025 negativt resultat för samtliga år i perioden. Omsättningen bedöms sammantaget öka något jämfört med föregående plan. Även kostnaderna har minskat något, bl.a. inom externa driftskostnader de första åren och något lägre personalkostnader. Detta leder till att resultatet för perioden är något bättre, men är fortsatt negativt. De ekonomiska förutsättningarna för Luftfartsverket kommer att påverkas av pågående beslutsprocess om referensperiod 3 i avgiftssystemet för undervägsavgifter.

Tabell 3.78 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2022	2023	2024	2025
Resultat efter skattemotsvarighet	-41	-95	-115	-104
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	(neg)	(neg)	(neg)	(neg)
Soliditet (%)	8	5	4	2
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2023–2025.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2023 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy. Regeringen bemyndigas härvid att låta Luftfartsverket lämna likvid

säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att 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.

Skälen för regeringens förslag: Inriktningen är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Luftfartsverkets låneram fastställs till 1 500 miljoner kronor. Låneramen bedöms också kunna användas för att täcka eventuella likviditetsbehov. Vidare föreslår regeringen att Luftfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank. Övriga finansiella befogenheter består av bemyndigande avseende derivatinstrument, borgensförbindelser och aktieägartillskott till dotterföretaget LFV Holding AB. Såväl den faktiska låneramen som övriga finansiella befogenheter föreslås vara oförändrade under 2023 i förhållande till 2022.

Riksdagen har tidigare (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) bemyndigat regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen och genom beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) anpassat formuleringen till 8 kap. 3 och 4 §§ budgetlagen. Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

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

Luftfartsverket väntas 2023 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta. Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2023–2025 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Immateriella och materiella anläggningstillgångar i Luftfartsverket uppgick vid slutet av året till 2 336 miljoner kronor, en ökning med 134 miljoner kronor från 2020. Luftfartsverkets investeringar uppgick för 2021 till 386 miljoner kronor. Investeringarna har påverkats av pandemin i form av förseningar

från leverantörer, restriktioner m.m. Utfallet är därför lägre än plan. Luftfartsverket genomför fortsatt 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, 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. Luftfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan några år tillbaka finansieras investeringar inom ramen för uppdraget att bygga upp en robust flygtrafiktjänst inom ramen för anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* samt anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* avseende civilt försvar.

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2023–2025 uppgår till totalt 1 717 miljoner kronor, se tabell 3.79. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 88 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 12 procent. Luftfartsverket genomför fortsatt 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, 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 delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 3.79 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Budget 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Summa 2023–2025
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	358	508	548	537	430	1 515
ATM-utrustning	123	136	268	301	259	828
Radarutrustning	70	105	39	39	39	117
Kommunikationsutrustning	22	69	69	34	34	137
Radioutrustning	108	125	125	125	60	310
IT	9	34	16	12	13	41
Byggnader	15	18	15	15	15	45
Kommersiella investeringar	7	0	0	0	0	0
Beredskapstillgångar	1	15	11	6	5	22
Övrigt	3	7	5	5	5	15
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>358</i>	<i>508</i>	<i>548</i>	<i>537</i>	<i>430</i>	<i>1 515</i>
- maskiner och inventarier	342	475	522	516	410	1 448
- fastigheter och markanläggningar	15	18	15	15	15	45
- beredskapstillgångar	1	15	11	6	5	22
Finansiering av anskaffning och utveckling	358	508	548	537	430	1 515
Egna medel	356	493	536	531	425	1 493
Vidmakthållande av befintliga investeringar	28	59	60	54	89	202
ATM-utrustning Förra	4	13	14	10	20	43
Radarutrustning	2	3	6	6	6	18
Kommunikationsutrustning	15	16	16	16	16	47
Radioutrustning	0	16	16	16	16	47
Byggnader	7	13	9	7	32	48
IT	0	0	0	0	0	0
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>28</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>54</i>	<i>89</i>	<i>202</i>
- maskiner och inventarier	21	47	51	47	57	154
- fastigheter och markanläggningar	7	13	9	7	32	48
- beredskapstillgångar	0	0	0	0	0	0
- övriga investeringar	0	0	0	0	0	0
Finansiering vidmakthållande	28	60	60	54	89	202
Egna medel	28	60	60	54	89	202
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	386	568	607	591	519	1 717
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	386	568	607	591	519	1 717

3.7.22 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att avsluta den tidigare beslutade låneramen till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB på motsvarande 3 361 000 000 kronor i 2009 års prisnivå.

Vidare bemyndigas regeringen att för 2023 ta upp ny låneram till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB på 6 000 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron upp till ett belopp av 2 600 000 000 kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 1996/97:16,

bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Riksdagen beslutade 2009 om att utöka bemyndigandet till 3 361 000 000 kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117). Bemyndigandet för nuvarande låneram är angivet i fastpris vilket avviker från övriga låneramar på statsbudgeten. Dessa uttrycks i löpande priser och beslutas av riksdagen årligen. Mot bakgrund av detta föreslås att nuvarande låneram för Svedab från 2009 avslutas och i stället vid behov ersätts med en ny låneram som anges i löpande pris och fastställs årligen. Den tidigare låneramen exkluderar kostnader för kapitaltjänster och skatter. Omräknat till dagens prisnivå och inkluderande kostnader för kapitaltjänster och skatter motsvarar detta ca 5 700 000 000 kronor i 2022 års prisnivå. För 2023 föreslår därför regeringen att en ny låneram till Svedab fastställs till 6 000 000 000 kronor i löpande priser.

Öresundsbrokonsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svedab och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Svedab har fram till och med 2018 utnyttjat ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget från 2019 ska betala inkomstskatt enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Svedabs årliga betalningar av inkomstskatt bedöms under kommande år uppgå till ca 150 miljoner kronor.

För att finansiera skattebetalningarna behöver Svedab göra kontanta uttag ur konsortiet, vilket de båda ägarbolagen i förekommande fall behöver vara eniga om. I syfte att säkerställa Svedabs förmåga att göra nödvändiga skattebetalningar så omfattar det befintliga bemyndigandet sedan 2021 även att ta upp lån i Riksgäldskontoret för betalningar av inkomstskatt. Den nya låneramen omfattar betalningar av inkomstskatt.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Mål för området

4.1.1 Digitaliseringspolitik

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

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

4.1.2 Post

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

4.1.3 Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU1, rskr. 2006/07:205).

4.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

För att följa upp digitaliseringspolitiken används indikatorer från Europeiska kommissionens (kommissionen) senast publicerade index Digital Economy and Society Index 2021 och 2022 (DESI) som visar Sverige i relation till övriga länder inom Europeiska unionen:

- Sveriges övergripande rankning i Europa (DESI)
- Sveriges rankning avseende humankapital (DESI)
- Sveriges rankning avseende digitala offentliga tjänster (DESI)
- Sveriges rankning avseende integrering av digital teknik (DESI)

I DESI 2021 har kommissionen ändrat struktur och de tidigare fem mätområdena har blivit fyra. Omstruktureringen är gjord för att bättre passa de fyra huvudområdena som har kommunicerats i Europas digitala kompass och för uppföljning av de mål som specificeras av EU:s digitala decennium. Detta föranleder även ändringar i de indikatorer som presenteras i denna rapportering och nu återfinns samtliga underområden i tabellen. EU-genomsnittet har även räknats om med anledning av att Storbritannien tagits bort från statistiken.

I DESI 2022 har kommissionen ändrat mätmetod för en rad underindikatorer vilket innebär att resultatet i flera delar inte längre är jämförbart med tidigare års resultat.

För att följa upp digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används Statistiska centralbyråns (SCB) indikatorer som visar andel kvinnor och män som har använt internet för att:

- hämta information från myndigheters webbsidor,
- ladda ner blanketter från myndigheters webbsidor, och
- skicka in ifyllda blanketter (exempelvis använt en digital tjänst).

För att följa upp utvecklingen av digitaliseringen inom den offentliga förvaltningen används även rapporten Digital förvaltning i internationellt perspektiv 2021 framtagen av Myndigheten för digital förvaltning och myndighetens samlade analys Digitala Sverige 2021 samt kommissionens mätning eGovernment Benchmark.

För delmålet om bredband används indikatorerna:

- Sveriges placering i index för konnektivitet (DESI)
- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband och mobila tjänster (PTS)

För delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna:

- Prisjämförelser abonnemang (PTS)
- It-incidentrapportering (PTS)

Målet för postsektorn följs upp genom bl.a.:

- Andelen brev som lämnats in till Postnord AB för övernattbefordran (fr.o.m. 2018 tvådagarsbefordran) och som delades ut inom tidsramen (PTS)

Målet för grundläggande betaltjänster följs upp genom bl.a.:

- Länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner (länsstyrelserna, PTS)

Kompletterande bedömningsgrunder till uppföljningen har hämtats ur analyser och rapporter från statliga myndigheter, såsom Statskontoret, PTS, SCB och Riksrevisionen men också från internationella organ, såsom Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) och EU:s statistikkontor (Eurostat), samt organisationen Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet.

4.3 Resultatredovisning

4.3.1 Avtagande utvecklingstakt jämfört med övriga EU-länder

Tabell 4.1 Sveriges utveckling jämfört med EU:s övriga medlemsstater

Sveriges rangordning	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Övergripande rangordning	2	3	3	2	2	2	3	4
Konnektivitet	3	4	5	4	4	2	5	9
Humankapital	3	3	3	2	2	2	2	4
Integrering av digital teknik	3	3	5	6	6	6	3	3
Digitala offentliga tjänster	5	7	8	6	9	10	5	9

Källa: Digital Economy and Society Index (DESI).

I DESI 2021 placerade sig Sverige högt inom samtliga områden men i mätningen 2022 är resultatet mer varierat. Sveriges övergripande ranking i mätningen 2021 var en tredjeplats, vilket är en placering sämre än föregående år. I mätningen 2022 placerar sig Sverige på en fjärdeplats, efter Danmark, Finland och Nederländerna.

Den digitala kompetensen bland befolkningen är en konkurrensfördel

Sverige har liksom föregående år en bra placering i DESI 2021 när det gäller området Humankapital (en andraplats i EU) och kommissionen bedömer humankapitalet som en av Sveriges viktigaste konkurrensfördelar. I mätningen 2022 placerar sig Sverige på en fjärde plats, vilket är över EU-snittet inom samtliga indikatorer som mäts inom området.

EU har satt målet att 80 procent av EU:s befolkning i åldern 16–79 år ska ha grundläggande digitala färdigheter 2030. I Sverige uppgår andelen enligt Eurostat 2021 till 72 procent, vilket är väl över EU-genomsnittet som är 56 procent. I mätningen 2022 har kommissionen ändrat mätmetod och Sveriges andel beräknas till 67 procent, jämfört med EU-genomsnittet på 54 procent. I den svenska befolkningen har 36 procent mer än grundläggande digital kompetens.

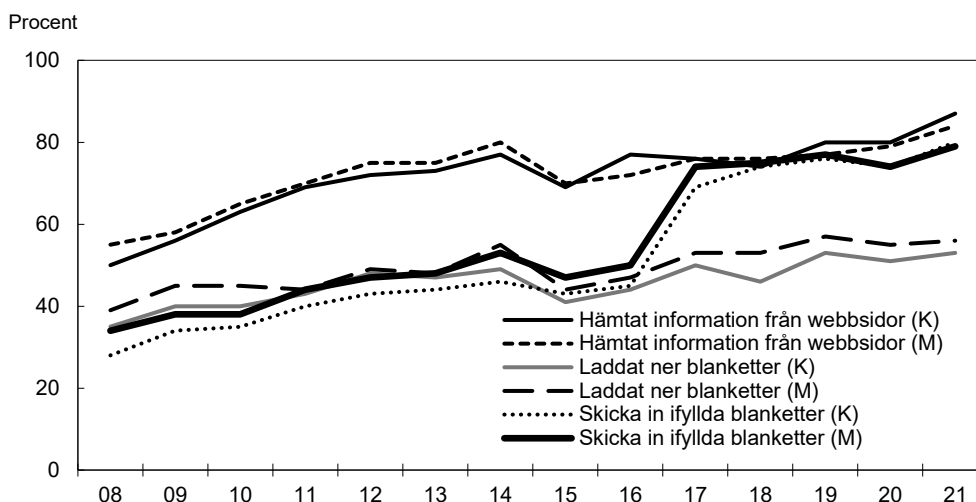
DESI 2022 visar att det fortfarande finns skillnad mellan kvinnor och män när det kommer till andel it-specialister av arbetskraften. Totalt sett beräknas 8 procent av arbetskraften i åldrarna 15–74 i Sverige vara it-specialister. Av dessa är endast 22 procent kvinnor vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 19 procent.

Användningen av offentliga digitala tjänster ökar stadigt

För DESI-området Digitala offentliga tjänster har Sverige i mätningen 2021 förbättrat sig från tionde plats i föregående års rapport till femte plats. Anledningen till förbättringen är att Sverige har gjort framsteg vad gäller underindikatorn öppna data, där Sverige tidigare har haft en bottenplacering men nu ligger över EU-genomsnittet (84 procent jämfört med genomsnittet på 81 procent).

I mätningen 2022 faller Sverige dock tillbaka och placerar sig på en nionde plats, resultatet är dock inte jämförbart med tidigare år eftersom kommissionen bytt mätmetod för underindikatorerna. Sverige har enligt mätningen den högsta andelen användare av digitala offentliga tjänster, 93 procent av befolkningen, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 65 procent.

I kommissionens undersökning eGovernment Benchmark 2021 placerar sig Sverige på 14:e plats, vilket är en nedgång från en 13:e plats 2020 och 11:e plats 2019. Syftet med eGovernment Benchmark är att mäta den digitala mognaden i offentliga tjänster samt möjligheten att använda ett medlemslands digitala tjänster i andra europeiska länder. Den långsiktiga trenden är att Sverige tappar placeringar jämfört med övriga Europa.

Diagram 4.1 Kontakt med myndigheter över internet, 16–74 år

Källa: SCB

Enligt SCB:s statistik om it-användning bland privatpersoner och deras kontakt med myndigheter över internet var det en tydlig uppgång bland både kvinnor och män under 2021 i flera kategorier. Andelen kvinnor som har hämtat information från myndigheternas webbplatser har ökat till 87 procent jämfört med 80 procent föregående år, bland män är andelen 84 procent jämfört med 79 procent föregående år. Liknande ökning har skett när det kommer till att hantera ärenden online och skicka in blanketter till myndigheter, där andelen kvinnor har ökat till 80 procent mot tidigare 74 procent och andelen män ökat till 79 procent jämfört med 74 procent föregående år. Bland både kvinnor och män som laddar ner blanketter online är ökningarna mindre och andelen är i princip oförändrad omkring 50 procent, vilket varit nivån de senaste fem åren. Detta beror sannolikt på att myndigheterna i allt större utsträckning erbjuder e-tjänster online, varför behovet av att ladda ner blanketter minskar.

Även av Internetstiftelsens undersökning Svenskarna och internet 2021 framgår att användningen av digitala samhällstjänster är hög, nio av tio personer över 18 år använder olika digitala samhällstjänster. Sett till fördelning mellan könen är det inga större skillnader, 91 procent av männen uppger i undersökningen att de har använt en digital samhällstjänst jämfört med 89 procent av kvinnorna.

Antalet personer och företag som använder tjänsten Mina meddelanden för att ta emot digital myndighetspost fortsatte att öka under 2021. Antalet anslutna privatpersoner och företagare som mottagare uppgick till över 5,4 miljoner, vilket kan jämföras med omkring 4,3 miljoner mottagare 2020. Nära 82 miljoner meddelanden skickades genom infrastrukturen 2021 vilket är en ökning med över 55 procent jämfört med föregående års nivå om ca 52 miljoner. På avsändarsidan ökade antalet anslutna statliga myndigheter och kommuner från 165 till 202 under 2021.

Den vanligast förekommande e-legitimationen i Sverige, Bank-id, användes enligt statistik från Finansiell ID-Teknik BID AB under 2021 av ca 8,2 miljoner svenskar, varav ca 8 miljoner har mobilt Bank-id. Totalt användes tjänsten över 6,3 miljarder gånger under 2021. Av användningen avser 8,9 procent offentlig sektor. Enligt statistik från e-legitimationsutfärdaren Freja eID AB uppgick antalet registrerade användare för Freja eID AB under 2021 till 476 000.

Under 2021 beslutades nya mål för förenklingspolitiken som bl.a. avser digitalisering (skr. 2021/22:3). I det femte målet anges att andelen tjänster för företagets kontakter med det offentliga som är digitala och andelen enskilda ärenden som kan hanteras

digitalt ska öka i syfte att förenkla företagens uppgiftslämnande och övriga myndighetskontakter. Det långsiktiga målet är att företagen ska lämna en uppgift en gång och till ett ställe.

En beskrivning av vikten av att enskilda som inte kan eller vill vara digitala erbjuds statlig icke-digital service ges i utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning avsnitt 4 om statlig förvaltningspolitik.

Den digitala delaktigheten är hög men en utmaning för vissa grupper

Av rapporten Svenskarna och internet 2021 framgår att samhället blir alltmer digitaliserat och att digitala verktyg och tjänster i många delar är en självklar del av både arbete, skola och fritid. Av hela befolkningen använder nio av tio internet dagligen. Mobiltelefonen är den digitala enhet som används mest.

Det finns enligt mätningen fortfarande ett utbrett digitalt utanförskap. Sex procent har uppgett att de inte använder internet över huvud taget, främst de äldre, där var femte inte använde internet 2021. En annan grupp med stor andel icke-användare är personer med någon form av funktionsnedsättning, där var femte inte använder internet. Det går av undersökningen inte att utröna några större skillnader mellan kvinnor och män generellt i användningen av internet och när det gäller digitalt utanförskap är det 5 procent av männen som inte använder internet jämfört med 7 procent av kvinnorna.

Även bland den äldre populationen är utvecklingen positiv, och under 2021 skedde det stora ökningsar av antalet personer som både hämtat information från internet och skickat in ifyllda blanketter till myndigheter online. Det är i denna ålderskategori en större andel män som använder sig av de digitala tjänsterna, 55 procent av männen mellan 75 och 85 år hade hämtat information från myndigheternas webbsidor under 2021 jämfört med endast 39 procent av kvinnorna. När det gäller att skicka in blanketter och uppgifter uppgick andelen män i samma ålderskategori till 48 procent jämfört med 35 procent av kvinnorna.

En beskrivning av funktionshinderspolitiken och åtgärder för ökad digital tillgänglighet ges inom utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg, avsnitt 6 Funktionshinderspolitik.

Data – en underutnyttjad resurs för Sverige

I oktober 2021 beslutades en svensk datastrategi, Data – en underutnyttjad resurs för Sverige. Sju myndigheter har redovisat de regeringsuppdrag som utgör en del av strategins genomförande.

Bland annat redovisade Rymdstyrelsen i mars 2022 uppdraget om att analysera förutsättningar för ett utvecklat nationellt rymddatalabb (I2021/02683). I uppdraget har det ingått att analysera och undersöka hur ett utvecklat nationellt rymddatalabb skulle kunna främja samhällets digitalisering med särskilt fokus på dess betydelse för genomförandet av insatser av betydelse för den gröna och digitala omställningen inom den europeiska datastrategin.

Statens väg- och transportforskningsinstitut har delredovisat sitt uppdrag om kunskapsuppbyggnad kring snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering av transportsektorn med analys av hur digitalisering, inklusive betydelsen av europeiska gemensamma dataområden, uppkoppling och innovativa lösningar, ytterligare kan påskynda och effektivisera elektrifieringen inom transportområdet (I2021/02212).

E-hälsomyndigheten har lämnat två delredovisningar av förstudien om ett statligt, nationellt datautrymme för bilddiagnostik (S2021/05259 [delvis]). Det nationella hälsodatautrymme som myndigheten föreslår ska bidra till ökad sekundär användning av hälsodata och skapa bättre förutsättning för läkemedelsföretag att utveckla och ta fram nya produkter samt ha relevans för arbetet med att etablera det europeiska hälsodatautrymmet.

Som en del av genomförandet av den europeiska datastrategin som lades fram 2020 har kommissionen presenterat ett förslag till förordning om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data (COM(2022)68) som innehåller nya regler för datahantering som bl.a. främjar tillgång och användning av data för företag och myndigheter. Förslaget förhandlas för närvarande inom rådet.

Endast omkring en tredjedel av de statliga myndigheterna har enligt Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av statliga myndigheters digitalisering 2021 antagit principen om öppet som standard för sina datamängder, vilket innebär att man utgår från att alla data ska vara öppna om det inte finns uttryckta krav eller skäl för annat. Antalet publicerade data på dataportal.se har dock ökat kraftigt under året, till stor del tack vare att SCB börjat tillgängliggöra data via portalen. Antalet organisationer som publicerar data på portalen uppgick under 2021 till 176 vilket kan ställas mot att det finns ca 555 kommuner, regioner och myndigheter.

Omställningen till ett öppet vetenskapssystem, som ska vara fullt ut genomförd senast 2026, innebär att forskningsdata som är ett resultat av forskning som har finansierats med offentliga medel ska göras tillgängligt så öppet som möjligt och så begränsat som nödvändigt. För att påskynda omställningen har Vetenskapsrådet fått ett förtydligt uppdrag under 2021 att främja och samordna arbetet med att införa öppen tillgång till forskningsdata (U2021/02276).

Under 2022 trädde lagen (2022:818) om den offentliga sektorns tillgängliggörande av data i kraft. Genom lagen genomförs EU:s direktiv om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn och främjar den offentliga sektorns arbete med att tillgängliggöra data under förutsättning att krav på informationssäkerhet och skydd av personuppgifter kan upprätthållas och att det inte innebär risker för Sveriges säkerhet. Lagen syftar till att skapa ett rättsligt stöd för offentlig sektor att på ett öppet, säkert och effektivt sätt tillgängliggöra data.

Den datadrivna utvecklingen ställer höga krav på kunskaper om dataskyddsfrågor. Integritetsskyddsmyndigheten har därför i uppdrag att genomföra metod- och kunskapsutvecklande insatser för att höja kunskapen om integritets- och dataskyddsfrågor inom innovations-, utvecklings- och införandeprocesser (N2021/01266).

EU-initiativ sätter mål för digitaliseringspolitiken som driver på utvecklingen

Kommissionen publicerade den 9 mars 2021 meddelandet Digital kompass 2030, i vilket en övergripande vision för EU:s digitalisering till 2030 presenteras. Kommissionen betonar i meddelandet betydelsen av en befolkning som besitter digital kompetens som gör den till kapabla medborgare med digital egenmakt. Inom nyckelområdet kompetens ställs två målsättningar upp. Den ena är att 80 procent av EU:s befolkning 2030 ska ha grundläggande digital kompetens för att kunna ta vara på digitaliseringens möjligheter och hantera dess utmaningar, vilket bl.a. innebär att de ska kunna åtnjuta sina mänskliga rättigheter, identifiera desinformation och skydda sig mot cyberattacker. Den andra målsättningen är att det ska finnas 20 miljoner experter inom informations- och kommunikationsteknologi anställda inom EU med jämnare könsbalans mellan kvinnor och män i sektorerna.

Programmet för ett digitalt Europa är ett nytt EU-instrument för perioden 2021–2027 och är till för att stödja den digitala omvandlingen, främst utvecklingen och användningen av ny teknik. Programmet omfattar totalt 7,6 miljarder euro. Myndigheten för digital förvaltning fick den 17 februari 2022 i uppdrag att ansvara för samordning av programmet (I2022/00403). Inom ramen för programmet ska ett nätverk av europeiska digitala innovationshubbar etableras som samordnas av Tillväxtverket (I2021/00794). E-hälsomyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), PTS, Tillväxtverket, Verket för innovationssystem (Vinnova) och Vetenskapsrådet har i uppdrag att delta i samordningsfunktionen. Vinnova hanterar den nationella medfinansieringen till EU-programmet för 2022 som uppgår till 50 miljoner kronor (I2022/00403).

Användning av ny teknik bidrar till konkurrenskraft och stärkt välfärd

Sveriges ranking 2021 och 2022 för DESI-indikatorn Integration av ny teknik, som mäter digitalisering av företag och e-handel, är en tredjeplats, vilket kan jämföras med en sjätteplats 2020. Den huvudsakliga anledningen till förändringen är att man i mätningen ändrat flera underindikatorer vilket varit till Sveriges fördel. En ny underindikator är digital intensitet bland företagen som mäter användningen av digital teknik på företagsnivå.

I EU:s digitala kompass har kommissionen formulerat mål om att 90 procent av små och medelstora företag ska ha minst grundläggande digital intensitet. I Sverige uppgår den siffran för 2022 till 86 procent, vilket kan jämföras med 82 procent 2021 och EU-genomsnittet om 60 procent. Mätningen visar att stora företag har en högre digital intensitet än små och medelstora företag.

Avseende underindikatorn användningen av artificiell intelligens (AI) bland företag uppgår användningen i Sverige enligt Ipsos till 25 procent. Mätningen avser företag som använder sig av åtminstone två AI-baserade teknologier i sin verksamhet. Detta kan jämföras med att SCB i sin undersökning 2019 kom fram till att endast 5,4 procent av företagssektorn använde sig av AI-teknologi, vilket indikerar en tydlig ökning på området.

Under 2021 fick Vinnova, Myndigheten för digital förvaltning, PTS och Vetenskapsrådet i uppdrag att gemensamt ta fram ett förslag till utformning och genomförande av ett strategiskt program för att möta och leda i den digitala strukturomvandlingen (N2021/00041). Myndigheterna lämnade i sin slutrapport ett förslag om ett sammanhållet program i fyra delar: Digitalisering för grön omställning och social hållbarhet, Avancerad digitalisering, Digital infrastruktur och data respektive Digital kompetens och mognad. Delprogrammet Avancerad digitalisering har startat under ledning av Vinnova tillsammans med branschorganisationen Teknikföretagen och ett antal svenska industriföretag.

Vinnova och Tillväxtverket har även i uppdrag att utveckla förutsättningarna för forskningsintensiva startupföretag med långa utvecklingscykler (s.k. deep tech) att växa i Sverige (N2021/02465). Fokus ligger dels på företag som bidrar till den gröna omställningen inom bl.a. nya material, energi-, vatten- och bioteknik, dels på företag inom avancerad digitalisering som t.ex. AI, mikroelektronik och kvantteknik.

Vidare fick Arbetsförmedlingen, Bolagsverket, Myndigheten för digital förvaltning och Skatteverket under 2021 i uppdrag att främja offentlig förvaltnings förmåga att använda AI i syfte att stärka Sveriges välfärd och konkurrenskraft (I2021/01825). Även Bolagsverket har fått i uppdrag att utveckla en verifieringstjänst för enklare företagande med hjälp av blockkedjeteknik (N2021/02463).

Förvaltningsgemensam digital infrastruktur skapar förutsättningar, men införandet går långsamt

Etableringen av den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen, även kallad Ena, fortskred under 2021, och i januari 2022 fick Arbetsförmedlingen, Bolagsverket, Domstolsverket, E-hälsomyndigheten, Försäkringskassan, Lantmäteriet, Myndigheten för digital förvaltning, MSB, Riksarkivet, SCB, Skatteverket samt Trafikverket i uppdrag att fortsätta etableringen (I2022/00102). Infrastrukturen ska ge förbättrade förutsättningar för att ta fram gemensamma lösningar för att kunna utbyta information och öka effektivitet och säkerhet i förvaltningen genom samverkan och ökad digitalisering. Etableringen av infrastrukturen är en av åtgärderna inom Sveriges återhämtningsplan efter covid-19-pandemin. Planen godkändes av kommissionen den 5 april 2022.

Myndigheten för digital förvaltning har undersökt användningen av förvaltningsgemensam digital infrastruktur i bl.a. uppföljningen av e-legitimering och e-underskrift inom den offentliga förvaltningen 2021. Uppföljningen visar att användningen av e-legitimation har fortsatt att öka inom den offentliga förvaltningen och att tjänster där enskilda kan logga in med e-legitimation nu är vanligare inom kommuner och regioner än på statliga myndigheter. Nio av tio kommuner och regioner uppger att de har tjänster där det är möjligt att logga in med e-legitimation. Bland myndigheterna uppger 41 procent att de har sådana tjänster i dagsläget, en signifikant ökning jämfört med 2019 då motsvarande andel var drygt en fjärdedel. Undersökningen visar vidare att e-underskrifter är ett av de områden där många organisationer uppgav att de hade behov av mer information. De upplevda problemen kopplade till e-underskrifter är flera, både juridiska oklarheter och tekniska svårigheter angavs som utmaningar.

Den 17 december 2021 tecknades en överenskommelse mellan staten och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) för att parterna tillsammans ska ta ett gemensamt steg mot en gemensam digital infrastruktur för att införa ett säkert och enkelt sätt för digital kommunikation mellan välfärdens verksamheter och på sikt inom hela den offentliga sektorn. Myndigheten för digital förvaltning fick också den 16 december 2021 i uppdrag att utveckla och tillhandahålla infrastruktur för säker digital kommunikation i offentlig sektor (I2021/03317). Samtidigt fick ett stort antal myndigheter i uppdrag att förbereda sig för anslutning till infrastrukturen. Flertalet kommuner och regioner har åtagit sig att börja använda infrastrukturen.

Myndigheten för digital förvaltning hade under 2021 i uppdrag att vara projektledare för en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för vaccinationsintyg, senare vaccinationsbevis och därefter covidbevis (I2021/00395). E-hälsomyndigheten fick i april i uppdrag att utveckla och förvalta en tjänst för utfärdande av vaccinationsbevis (S2021/03695). Uppdragen genomfördes i samverkan med Folkhälsomyndigheten, Socialstyrelsen och SKR. I juli 2021 lanserades det digitala vaccinationsbeviset och fram till mars 2022 har omkring 14 miljoner bevis utfärdats av E-hälsomyndigheten. Uppdraget ändrades återigen den 18 november 2021 för att möjliggöra en nationell användning av vaccinationsbevis. Uppdraget ändrades på nytt den 17 mars 2022 för att säkerställa en kostnadseffektiv utveckling och överföring av förvaltningsansvaret för lösningen till E-hälsomyndigheten (I2022/00699). Ett tiotal andra EU-länder har återanvänt den kod som myndigheterna i Sverige utvecklade för tjänsten. Utvecklingen av tjänsten har lett till en stor ökning av antalet privatpersoner som har digitala brevlådor och även antalet e-legitimationer (BankID, Freja eID och AB Svenska Pass) har ökat under året.

I december 2021 överlämnade It-driftsutredningen sitt slutbetänkande Säker och kostnadseffektiv it-drift – förslag till varaktiga former för samordnad statlig it-drift

(SOU 2021:97). I slutbetänkandet föreslår utredningen varaktiga former för samordnad statlig it-drift genom stöd till statliga myndigheter vid valet av it-driftslösningar och tillhandahållande av it-driftstjänster genom ett samordnat statligt tjänsteutbud. Betänkandet bereds inom Regeringskansliet.

Rättsutveckling och bra analys behövs för digitalisering av den offentliga förvaltningen
Myndigheten för digital förvaltning har sedan 2022 till uppgift att ge rättsligt stöd till offentlig förvaltning avseende förvaltningsgemensamma digitaliseringsfrågor. Myndigheten ska även beskriva offentliga aktörers behov av rättsligt stöd. Myndigheten för digital förvaltning har även i uppdrag att stödja regeringens arbete under perioden 2022–2024 med att förbättra möjligheterna att digitalisera välfärden genom att identifiera rättsliga hinder för en sådan digitalisering samt utarbeta förslag till anpassning av befintlig reglering eller förslag till ny reglering där sådan saknas (I2022/00620).

I syfte att bistå med underlag för att utveckla digitaliseringspolitiken har Myndigheten för digital förvaltning också i uppdrag att lämna en samlad övergripande analys av samhällets digitalisering. Myndigheten för digital förvaltning ska i sin samlade analys, med hjälp av framtagna indikatorer, följa och beskriva den digitala strukturomvandlingen i samhället.

Bredband i världsklass

Sverige har i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. I DESI 2022 är Sverige rankad på nionde plats på området konnektivitet, vilket kan jämföras med en femte plats i mätningen 2021 och en andra plats 2020. Orsaken till försämringen är främst att utrullningen av 5G i tätbefolkade områden har gått betydligt långsammare i Sverige (18 procent) än genomsnittligt i EU (66 procent) enligt mätningen 2022. Anledningen till den långsamma utvecklingen är att auktionerna av frekvenserna har försenats. PTS anger vidare att den största utmaningen är tillgänglighet till spektrum, det vill säga att det krävs nya spektrum i höga band för att förväntade datahastigheter ska kunna levereras. En annan orsak är att andelen anslutna hushåll som är anslutna till bredband om minst 1 GB/s är låg, 4,44 procent jämfört med EU-genomsnittet om 7,58 procent, detta trots att tillgången är hög.

Tabell 4.2 Tillgång till fast bredband

Andel (procent) av hushåll och företag som har tillgång till	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bredband om minst 30 Mbit/s*	87	91	95	96	97	98	99
Bredband om minst 100 Mbit/s	67	71	77	81	84	86	88
Bredband om minst 1 GB/s*	-	-	86	89	92	95	96
Bredband via fiber (hushåll)	61	66	72	77	80	82	84
Stabila mobila tjänster av god kvalitet	-	-	-	89	92	93	93

*Avser andel hushåll och företag med tillgång till it-infrastruktur, alternativt där sådan finns i absoluta närheten.

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2021 (PTS-ER-2022:19).

Andelen hushåll och företag i Sverige med tillgång till bredband eller tillgång i sin absoluta närhet fortsätter att öka. Även tillgången till stabila mobila tjänster av god kvalitet i områden där människor normalt befinner sig, t.ex. bilvägar, ökade något 2021 jämfört med 2020 (0,2 procentenheter). Tillgången till bredband via fiber uppgick till totalt ca 84 procent av hushållen i oktober 2021, vilket är en ökning med ca 2 procentenheter jämfört med 2020. Ökningen från föregående år syns främst i områden utanför tätort och småort, där tillgången ökat med ca 8 procentenheter till närmare 62 procent. Tillgången i tätort eller småort var i oktober 2021 närmare

87 procent (ca 85 procent 2020). Skillnaden mellan glesbebyggda områden och tätbebyggda områden är därmed ca 25 procentenheter (jämfört med ca 31 procentenheter 2020).

PTS administrerar det nationella stödet för utbyggnad av bredband som syftar till att åstadkomma bredbandsutbyggnad i områden där det saknas kommersiella förutsättningar och investeringsvilja från marknaden. PTS har tilldelat stödsökande nätbyggare totalt ca 1 532 miljoner kronor för att finansiera över 60 000 anslutningar. Bredbandsstödet har bidragit till vidareutbyggnad av fasta nät genom att finansiera kommersiellt icke gångbar utbyggnad i glesbygder. God spridning till alla landsdelar har säkerställts då tillgängliga medel fördelats genom utlysning i hela landet.

Stöd för utbyggnad av bredband har även ingått i landsbygdsprogrammet och i regionalfondsprogrammen för Norra Mellansverige, Mellersta Norrland samt Övre Norrland. Totalt omfattade satsningen på bredbandsstöd i landsbygdsprogrammet 2014–2020 ca 4,3 miljarder kronor. Utöver detta har regionalfonden möjliggjort satsningar på drygt 1,2 miljarder kronor för utbyggnad av större ortssammanbindande bredbandsnät i regionalfondsprogrammen nämnda ovan. För mer information se utgiftsområde 19 Regional tillväxt och utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel.

Bredbandsforums kansli har i samverkan med organisationerna i Bredbandsforums styrgrupp tagit fram en handlingsplan för Bredbandsforums verksamhet 2022–2025. Den framtagna handlingsplanen består av fokusområden som behandlar viktiga ämnen för att öka användningen av bredband. Styrgruppens ledamöter har vidare valt fokusområdet Måluppfyllnad 2025 som mest prioriterat år 2022. Fokusområdet syftar till att se vilka utmaningar som kvarstår för att uppnå 2025-målen i bredbandsstrategin och hur de utmaningarna kan lösas.

PTS har i uppdrag att mellan 2021 och 2025 lämna stöd till de regionala bredbandskoordinatorerna och årligen följa upp deras verksamhet. Av uppföljningen för 2021 följer att regionerna bidrar till att öka bredbandsanvändningen genom att bl.a. samverka och samordna aktörer verksamma inom bredbandsområdet både i och utanför länet, anordna informations- och kommunikationsinsatser samt genom att undanröja hinder på regional och lokal nivå. Bredbandskoordinatorerna bidrar också med kvalitetssäkring av byggnadsförteckningen samt regionala prioriteringar inom ramen för det nationella bredbandsstödet som PTS ansvarar för (I2022/00792).

Den 28 oktober 2021 trädde förordningen (2021:975) om statligt stöd för bättre mobil uppkoppling för resenärer i fjärrtågtrafik i kraft. Med stöd av förordningen beslutade PTS att dela ut 22,5 miljoner kronor under 2022 för åtgärder som förbättrar täckning i vissa tunnlar. Vidare har PTS fått i uppdrag att utvärdera de stöd som beviljats under 2022, samt att analysera behov av eventuella åtgärder som på längre sikt kan bidra till att möjliggöra förbättrad uppkoppling för resenärer på tåg (I2022/00842). Uppdraget ska slutredovisas senast i september 2023.

PTS har i uppdrag att främja god mobiltäckning och tillgång till grundläggande telefoni och internet i hela landet (I2021/02333). Inom ramen för uppdraget har PTS bl.a. lanserat informationskampanjer till konsumenter på sociala medier om åtgärder som kan vidtas på egen hand för att förbättra mobiltäckningen. Dessutom har PTS genomfört stickprovsmätningar för att kontrollera att operatörernas mobiltäckningskartor stämmer. Stickprovsmätningarna visar att det i de områden där PTS gjort mätningar bland vissa operatörer finns stora skillnader mellan den täckning som redovisas på operatörens hemsida och den täckning som PTS kunde mäta, avvikelser förekommer hos alla operatörer.

Tillgången till funktionellt internet och telefoni

PTS har med stöd av förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet delat ut 590 000 kronor i stöd under 2021 till åtgärder som ger en sådan tillgång, genom t.ex. installation av rörmaster. För dessa upphandlade PTS lösningar vilka också installerades under året och har tagits i bruk. Alla beviljade ärenden föregicks av att PTS utförde täckningsmätningar på plats.

Avvecklingen av 2G- och 3G-näten kan eventuellt påverka tillgången till telefoni och internet för andra hushåll och företag än de som i dag saknar tillgång. Enligt sitt regleringsbrev för 2022 ska PTS följa avvecklingen av 2G- och 3G-näten samt vilka informationsinsatser som genomförs med anledning av avvecklingen.

Elektroniska kommunikationer

Väl fungerande marknader för elektroniska kommunikationer

Mediankostnaden per månad för bredbandsabonnemang och för mobilt bredband förändrades endast marginellt mellan 2020 och 2021. Det är små förändringar och ingen tydlig trend när det gäller prisutvecklingen för mobilabonnemang medan priserna på fast bredband via fiber har ökat sedan 2020.

Enligt PTS rapport Svensk telekommarknad första halvåret 2021 fortsatte mängden datatrafik i mobilnäten att öka. Ökningen på 33 procent var ännu större än ökningen föregående period om 31 procent. Antalet trafikminuter ökade med cirka 7 procent. En del av ökningen beror på att bredband via mobilnätet ersätter bredband där koptarnätet avvecklas. Datatrafik i 5G-nät ökade kraftigt under första halvåret 2021, men utgör än så länge en liten andel av den totala datatrafiken. Antalet abonnemang som använder tjänster i 5G-nät uppgick till 386 000, vilket motsvarar 3 procent av alla mobilabonnemang.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/612 av den 6 april 2022 om roaming i allmänna mobilnät i unionen trädde i kraft den 1 juli 2022. Syftet med förordningen är att förlänga giltigheten för de bestämmelser som reglerar roaming inom EU efter juni 2022 och samtidigt uppdatera de högsta grossistavgifter som operatörer kan ta ut, införa nya åtgärder för att säkerställa verklig roam-like-at-home vid resor och att upphäva bestämmelser som inte längre är nödvändiga.

Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/1972 av den 11 december 2018 om inrättande av en europeisk kodex för elektronisk kommunikation (kodexen för elektronisk kommunikation) har genomförts genom de lagändringar som riksdagen beslutade om den 18 maj 2022 (prop. 2021/22:136, bet. 2021/22:TU17, rskr. 2021/22:302). Lagändringarna trädde i kraft den 3 juni 2022. Reglerna syftar till att uppnå heltäckande och obegränsad uppkoppling på den inre marknaden, främjad konkurrens och ökade valmöjligheter för slutanvändarna samt en förenklad reglering och regleringsprocess anpassad för snabba förändringar på marknaderna och i den tekniska utvecklingen, allt för att uppnå en mer sammanhållen inre marknad.

Det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på information- och cybersäkerhet

Sverige har genom PTS, med stöd av Försvarets radioanstalt och MSB, fortsatt att vara drivande i arbetet inom EU med genomförandet av den s.k. verktygsådan med rekommenderade åtgärder för 5G-säkerhet, t.ex. genom deltagande i arbetsgrupper inom unionen som rör standardisering, certifiering och utvärdering av risker. Tidigare kartläggning har visat att det finns hot och risker kopplade till elektroniska kommunikationer, främst till de framtida 5G-näten.

Tillhandahållare av allmänna kommunikationsnät och allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera driftsstörningar och

integritetsincidenter till PTS. Under 2021 kom det in 24 incidentrapporter om driftsstörningar och avbrott av betydande omfattning. De vanligaste orsakerna till driftsäkerhetsincidenterna var, liksom tidigare år, konfigurations- och andra handhavandefel, hårdvarufel, kabelavgrävningar och strömavbrott. Under 2021 diarieförde PTS 404 rapporter om integritetsincidenter, varav 382 konstaterades vara rapporteringspliktiga incidenter. Detta är en kraftig ökning mot året innan, då cirka 300 rapporter togs emot. PTS uppfattning är att den fortsatta ökningen till stor del beror på operatörernas kontinuerligt förbättrade arbete med att upptäcka och rapportera incidenter.

Under 2021 fortsatte PTS att arbeta utifrån den framtagna inriktningen för myndighetens totalförsvarsplanering inom elektroniska kommunikationer för perioden 2020–2025. I syfte att stärka förmågan inom elektroniska kommunikationer och post har PTS bl.a. arbetat med flera olika reservkraftsåtgärder, andra skyddsåtgärder och åtgärder för att förstärka försörjningsförmågan samt med informations- och erfarenhetsutbyten och dialoger med telekom- och postoperatörer. De nya medel som tillförts PTS arbete med civilt försvar inom elektroniska kommunikationer och post under 2021 har resulterat i att fler åtgärder har kunnat genomföras.

På informations- och cybersäkerhetsområdet har samarbetet mellan PTS och övriga myndigheter som deltar i det nationella Cybersäkerhetscentret (NCSC) fortsatt stärkts. I februari 2022 lämnade denna krets av myndigheter en uppdaterad redovisning av den gemensamma handlingsplanen för myndigheternas arbete utifrån målen i den nationella strategin för samhällets informations- och cybersäkerhet (Ju2021/00986), se även utgiftsområde 6 Samhällets krisberedskap. Av handlingsplanen framgår att PTS under året har fortsatt arbetet med att genomföra projekt för att minska beroendet av centrala funktioner i elektroniska kommunikationsnät och tjänster. PTS har även initierat en cybersäkerhetsgrupp inom standardiseringsorganet Svenska Informations- och Telekommunikationsstandardiseringen. PTS har aktivt deltagit inom ramen för NCSC, bl.a. i det pågående arbetet med att etablera nationell privat-offentlig samverkan inom cybersäkerhetsområdet, samordna incidenthantering och leverera anpassade lägesbilder.

Åtgärder för att främja införandet av ett nytt internetprotokoll

I början av 2021 slutredovisade PTS sitt uppdrag om att främja och följa införandet av standarden IPv6 (I2019/01833). PTS har till exempel genomfört ett flertal informationsinsatser riktade till statliga myndigheter, kommuner och regioner för att främja införandet av IPv6 och utvecklat en webbtjänst för att kunna följa införandet av IPv6 hos dessa aktörer. Med utgångspunkt i slutrapporten fick PTS i uppdrag genom en ändring av regleringsbrevet för budgetåret 2021 att inrätta ett forum för samtliga berörda aktörer i värdekedjan runt IPv6. Uppdraget slutredovisades i september 2022. PTS bedömer att konsekvenserna av att inte införa IPv6-adressering kan bli påtagliga och rent av hindra den pågående digitaliseringen i samhället. Säkerheten i nät och tjänster kan påverkas i negativ riktning och konkurrenssituationen bland marknadsaktörerna i Sverige kan försämrans.

4.3.2 Postmarknaden fortsätter att förändras

Under 2021 skickades ca 1,5 miljarder brevfräsändelser inom Sverige, se tabell 4.3. Ca 1,4 miljarder av dessa var traditionella brev och ca 7 miljoner var paketbrev, dvs. en varuförsändelse 0–2 kg som hanteras och delas ut inom brevflödet.

Tabell 4.3 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000 (index år)	3 426,3	100
2017	2 201,8	64,3
2018	2 018,4	58,9
2019	1 805,5	52,7
2020	1 592,5	46,4
2021	1 505,9	44,0

Källa: PTS.

Mellan 2020 och 2021 minskade den totala brevmarknaden med 5,4 procent i volym, och ökade med 1,1 procent i omsättning. Traditionella brev minskade både när det gäller volym (-7 procent) och omsättning (-9 procent), och paketbrev ökade både räknat i volym (+45 procent) och omsättning (+74 procent). Totalt omsatte brevmarknaden 9,2 miljarder kronor under 2021.

Under 2021 fanns det, likt 2020, 28 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord AB (Postnord) är fortfarande den största aktören på marknaden för traditionella brevtjänster. Bolaget hade under 2021 en marknadsandel på mellan 75 och 80 procent räknat i volym. Jämfört med föregående år hade Postnords marknadsandel dock minskat med 3 procentenheter. Postnords största konkurrent är Citymail Sweden AB (Citymail), med en marknadsandel på mellan 20 och 25 procent. Jämfört med 2020 har Citymails marknadsandel ökat med 2 procentenheter. Därefter har de tio företagen inom morgontidningsdistributörerna (MTD) sammantaget mellan 1 och 5 procent av marknaden, medan den kombinerade marknadsandelen för övriga operatörer är mindre än 1 procent. Ingen förändring hade skett av MTD:s marknadsandel 2021 jämfört med 2020.

Postnord är även den största aktören på marknaden för paketbrev, med en marknadsandel på mellan 75 och 80 procent av volymerna. Näst störst är MTD (med sitt gemensamma varumärke "Early Bird") som har en sammanlagd marknadsandel på mellan 15 och 20 procent. Därefter kommer Citymail mellan 1 och 5 procent, medan övriga aktörer på marknaden tillsammans har en marknadsandel som understiger 1 procent. År 2021 hade Postnords marknadsandel minskat med ca 2 procentenheter jämfört med 2020, MTD:s marknadsandel hade ökat med ca 2 procentenheter och Citymails var oförändrad.

Under 2021 skickades totalt ca 227 miljoner paket, varav ca 150 miljoner från företag till privatpersoner, ca 69 miljoner mellan företag och ca 7,5 miljoner av privatpersoner. Den totala omsättningen på paketmarknaden var ca 13 miljarder kronor.

PTS samlade under 2021 in uppgifter om paketleveranstjänster med stöd av postlagen (2010:1045) och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Statistiken visar att det 2020 delades ut 295 miljoner paket, varav ca 48 miljoner paket hade sin mottagare i utlandet (jämfört med 249,8 miljoner utdelade paket åren innan, varav ca 40,5 hade sin mottagare i utlandet). Sammantaget utgjorde 2020 inrikesmarknaden för paketleveranser 69 procent av den totala marknaden, medan utrikes inkommande paket utgjorde 15 procent och utgående paket utgjorde 16 procent.

Sedan den 1 januari 2018 ska enligt postförordningen (2010:1049) 95 procent av inrikes enstaka brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar. Oberoende mätningar visar att Postnord, i rollen som utsedd tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten, med marginal uppfyller

befordringskraven genom att 97,9 procent av breven delades ut i tid under 2021, se tabell 4.4.

Tabell 4.4 Andelen brev som inlämnats till Postnord för tvådagarsbefordran, före 2018 övernattbefordran, och som delades ut inom tidsramen

År	Årsmedel (procent)
2017	90,3
2018 (tvådagarsbefordran introducerades)	98,6
2019	97,7
2020	98,1
2021	97,9

Källa: PTS.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Vid utgången av 2021 handlade det om 1 211 hushåll som det inte är möjligt att dela ut post till dagligen. Det är 92 färre hushåll än vid motsvarande tidpunkt 2020.

PTS fortsatte under 2021 att följa Postnords genomförande av operatörens nya produktionsmodell som innebär varannandagsutdelning av vissa posttjänster. PTS bedömer att genomförandet av modellen förefaller fungera väl, och myndigheten har tagit emot relativt få klagomål avseende problem som uppstått för användarna på grund av den förändrade utdelningsfrekvensen. I rapporten Befolkningens användning av posttjänster 2022 (PTS-ER-2022:15) redogör myndigheten för att 92 procent av de tillfrågade har behov av postutdelning upp till tre dagar i veckan. PTS fortsätter att följa hur modellen bl.a. påverkar mätningar av befordringstider.

Antalet postrelaterade frågor som kom in till PTS var 1 344 under 2021 jämfört med 1 260 frågor under 2020 (könsuppdelad statistik saknas). Cirka 85 procent av ärendena utgjordes av klagomål eller synpunkter, medan resterande var informationsfrågor. Antalet frågor 2021 var lägre än antalet frågor som inkom till myndigheten under 2018 (1 796) och 2019 (1 614). Av de inkomna klagomålen 2021 kunde cirka 80 procent kopplas till Postnord, 4 procent till Citymail och 26 procent till övriga postoperatörer. Klagomålen handlar främst om försändelser som av något skäl inte har kommit fram, delats ut för sent eller att mottagaren av misstag har fått någon annans brev.

På grund av det rådande omvärldsläget beslutade Postnord i mars 2022 att tillfälligt stoppa alla postförsändelser till och från Ryssland och Belarus. Beslutet bedömdes som nödvändigt för att bolaget skulle ha möjlighet att följa de sanktioner som EU har beslutat om mot Ryssland och Belarus. Stoppet skulle vara i kraft till dess att ett screeningsystem finns på plats som gör det möjligt att återuppta postflöden till och från dessa länder samtidigt som sanktionerna följs, eller till dess sanktionerna upphör. Postnord återupptog leveranser av postförsändelser till Ryssland och Belarus den 11 juli 2022 och har infört ett tekniskt system som gör det möjligt att sortera ut försändelser som riskerar att bryta mot sanktionerna.

4.3.3 Tillgången till grundläggande betaltjänster är över lag tillfredsställande

Enligt Länsstyrelsen i Dalarnas läns rapport Bevakning av grundläggande betaltjänster 2021 bedömer en majoritet av länsstyrelserna, 17 av 21, att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner i allmänhet eftersom många i dag kan och vill använda digitala betaltjänster (I2021/03074). Siffran är något lägre än förra året då det var 18 av 21 länsstyrelser som bedömde att tillgången var tillfredsställande.

Av länsstyrelserapporten framgår att tillgängligheten till betaltjänster varierar med användaren. Svårigheter att utföra grundläggande betaltjänster finns i högre utsträckning bland äldre, personer med funktionsnedsättning, asylsökande och nyanlända. Majoriteten av länsstyrelserna bedömer att situationen för äldre, asylsökande och nyanlända har försämrats under året. Till grund för bedömningarna ligger att nedläggningarna av bankkontor och betaltjänstombud har fortsatt, i synnerhet i gles- och landsbygder, vilket har minskat tillgången till betalningsförmedling och möjligheten till personlig service. Många personer inom dessa grupper befinner sig helt eller delvis i digitalt utanförskap. Pandemin har bidragit till att försvåra situationen eftersom många på grund av isolering i större utsträckning varit beroende av digitala betaltjänster. Länsstyrelserna bedömer fortsatt att det även finns en jämställdhetsaspekt gällande tillgänglighet till betaltjänster för äldre eftersom de allt längre avstånden till banker och betaltjänstombud i gles- och landsbygder beräknas få större negativa konsekvenser för kvinnor än för män.

Antalet betaltjänstombud som är finansierade med medel beslutade av länsstyrelserna var 49 i slutet av 2021, vilket är ett färre än året innan. Under 2021 fortsatte möjligheten att betala räkningar med personlig service att minska. Det fanns under 2021 sammanlagt 1 070 ställen för betalningsförmedling runt om i landet. Sedan 2020 har det skett en minskning med drygt 153 ställen. Jämfört med 2011 har antalet ställen där det är möjligt att betala räkningar mer än halverats. Minskningen är procentuellt sett relativt jämnt spridd mellan länen. PTS beräkningar visar att 0,26 procent av Sveriges befolkning har längre än 25 kilometer till närmaste plats för kontantuttag.

Från och med den 1 januari 2021 ska de större kreditinstituten i Sverige tillhandahålla kontanttjänster i så pass stor utsträckning att i princip ingen i Sverige ska ha längre än 25 kilometer till närmaste plats för kontantuttag, se propositionen Skyldighet för kreditinstitut att tillhandahålla kontanttjänster (prop. 2019/20:23). För mer information om utvecklingen för betaltjänstområdet och kontanthantering i stort se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 3 Finansmarknad och internationella finansiella institutioner.

4.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Ambitionshöjning behövs för att bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter

Sverige presterar i dag över snittet i EU och rankas högt i internationella mätningar av digitalisering, men placerar sig efter de ledande länderna, exempelvis Danmark och Finland, när det kommer till att använda digitaliseringens möjligheter, särskilt inom offentlig sektor. Att flera andra länder lyckas bättre än Sverige trots sämre förutsättningar, i form av exempelvis lägre digital kompetens och utbyggnad av bredband, visar på att Sverige ännu inte lyckats använda digitaliseringens möjligheter fullt ut för att bidra till konkurrenskraft, full sysselsättning samt ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling.

Regeringen bedömer därför att Sverige i dag inte når det övergripande målet med digitaliseringspolitiken men att det finns goda förutsättningar för att uppnå de mål kommissionen formulerat inom Digital kompass 2030, den europeiska vägen in i det digitala decenniet (COM/2021/118).

Systemet för tjänsten Mina meddelanden, där säker digital myndighetspost levereras till digitala brevlådor och identifiering sker genom e-legitimation, utgjorde en förutsättning för hanteringen av covidbevisen under 2021. Systemet för Mina meddelanden, som en del av den gemensamma digitala infrastrukturen, har därmed

bidragit till en enklare vardag för medborgare och högre effektivitet i den offentliga förvaltningen.

Bredbandstöd är viktigt för att nå målet

Utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet även om takten minskat jämfört med tidigare år. Regeringen bedömer att stödet för bredbandsutbyggnad och andra åtgärder som främjar denna utbyggnad har varit viktigt och att det bidrar till möjligheten att nå målet för bredband. Regeringen konstaterar att skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd fortsätter att minska, men att det fortfarande är en ojämn fördelning av tillgången i landet, vilket även kan påverka digitaliseringen i offentliga verksamheter utanför tätort. Bedömningen är att det finns goda chanser att nå målet om att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska kommunikationstjänster, inte minst bredband. Detta beror till stor del på att tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför minst 10 Mbit/s är mycket god.

Säkra och robusta elektroniska kommunikationer

Regeringens arbete med genomförandet av kodexen för elektronisk kommunikation genom den nya lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/612 av den 6 april 2022 om roaming i allmänna mobilnät i unionen bidrar till uppfyllelsen av delmålet om elektronisk kommunikation. En fortsatt utbyggnad av 5G och utveckling av 6G är viktigt för att uppnå målet om effektiva och säkra elektroniska kommunikationer som motsvarar användarnas behov.

Förändrade kommunikations- och konsumtionsmönster fortsätter att forma postmarknaden

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn uppfylls, men att den svenska postmarknaden alltjämt fortsätter att befinna sig under ett stort förändringstryck. Samhällets ökade användning av digital kommunikation i kombination med ökad e-handel, vilket även förstärktes av pandemin under 2021, fortsätter att förändra postmarknaden. Att varuförsändelserna ökar både i brevflödet och via olika paket-tjänster kompenserar fortfarande inte minskningen av de intäkter som kom från hantering av traditionella brev. Regeringen konstaterar att denna utveckling kommer att fortsätta och att förutsättningarna för att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst fortsätter att påverkas.

Grundläggande betaltjänster påverkas av digital delaktighet

Regeringens bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna huvudsakligen uppfylls. Möjligheten att betala med kontanter bedöms ha försämrats under pandemin vilket framför allt drabbat äldre, personer med funktionsnedsättning, asylsökande och nyanlända. Takten i den digitala delaktigheten kan ha ökat på grund av pandemins restriktioner om fysisk distansering, vilket exempelvis märktes i den ökade användningen av Swish och andra digitala betalningsmedel bland personer över 65 år. Tillgången till grundläggande betaltjänster påverkas av insatser som görs inom andra områden, såsom digital delaktighet, tillgång till digital infrastruktur, insatser för att främja tillgången till kommersiell service inom regional utveckling och landsbygdsutveckling, socioekonomiska faktorer samt finansmarknaden.

4.5 Politikens inriktning

Det säkerhetspolitiska läget kräver ökad digital motståndskraft och säkerhet i hela samhället

Digitalisering av samhället bidrar till ekonomisk och social hållbarhet och är ett verktyg för att kunna uppnå andra politiska mål. Digitaliseringen har stor betydelse för Sveriges ekonomiska återhämtning efter pandemin och för näringslivets konkurrenskraft.

Det försämrade säkerhetspolitiska läget till följd av Rysslands aggression mot Ukraina understryker behovet av ett starkt civilt försvar samt beredskap, säkerhet och robusthet i elektroniska kommunikationer, digital infrastruktur och tjänster för försörjning av grunddata, såväl i fredstida kriser som i krig.

Utveckling och införande av en långsiktigt hållbar och säker digital infrastruktur som stöder fortsatt hög kvalitet inom utbildning, vård och omsorg, socialtjänst och andra välfärdsområden är viktigt, inte minst i ljuset av den växande hotbilden från antagonistiska aktörer. Att utveckla välfärden är ett delat ansvar mellan staten, kommunerna och regionerna. Det pågående arbetet med att etablera en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för informationsutbyte och grunddata skapar förutsättningar för att på ett säkert och effektivt sätt utbyta och hantera data inom den offentliga förvaltningen.

Digitalt ledarskap för Sverige

Sverige ska fortsätta att vara framgångsrikt i den globala konkurrensen, vilket underlättas av en väl utvecklad förmåga att dela och använda data, en fortsatt utveckling av datamarknader och en politik som kan anpassas efter den snabba teknikutvecklingen.

Under perioden 2023–2026 är Sverige medlem av Internationella teleunionens verkställande råd. Regeringen avser att med denna plattform verka för att de globala digitala klyftorna minskar.

Den digitala omställningen i samhället har gjort att det i dag finns ett utbrett digitalt utanförskap hos framför allt äldre, personer med funktionsnedsättningar och de som lever i hushåll med låga inkomster. Det är viktigt att de digitala klyftorna minskar och att alla ges möjlighet att vara delaktiga i det digitala samhället. Regeringen kommer även fortsätta att utveckla styrningen och uppföljningen av myndigheternas icke-digitala service, se även utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning avsnitt 4 om statlig förvaltningspolitik.

En väl utbyggd digital infrastruktur ger tillgång till digitala tjänster och bidrar på ett tydligt sätt till den gröna och digitala omställningen i Sverige. Regeringens utgångspunkt för bredbandsutbyggnaden är en marknadsmässig utbyggnad som kompletteras med offentliga insatser. Det krävs fortsatta investeringar i utbyggnad av näten, insatser från marknaden, staten samt kommuner och regioner, liksom efterfrågan på denna infrastruktur i kombination med betalningsvilja hos hushåll och företag.

För att minska antalet åtgärder och därmed komplexiteten inom den strategiska planen för den gemensamma jordbrukspolitiken och för att sträva efter att undvika parallella stödformer för bredbandsstöd avser regeringen att tillföra medel till det stödssystem för bredbandsutbyggnad som PTS ansvarar för under perioden 2023–2027. Se vidare utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel avsnitt 2.9.17 om åtgärder för landsbygdens miljö och struktur.

I delar av landet kan inte utbyggnad ske på marknadsmässig grund, särskilt gäller detta de mer glest befolkade områdena. Tillgång till god internetuppkoppling är viktigt för likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, boende och välfärd i hela landet. Hela Sverige ska fungera och alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Regeringen avser därför att förstärka det stöd för bredbandsutbyggnad som PTS ansvarar för.

Postmarknadens genomgripande förändring

Postmarknaden fortsätter att förändras genom att antalet traditionella brev minskar stadigt medan antalet paketbrev (brev med varor i) ökar kraftigt, dock från mycket lägre nivåer. Paketerna ökar också i antal och på paketmarknaden erbjuds nya innovativa leveranssätt fortlöpande. Förutsättningarna för den samhällsomfattande posttjänsten förändras således hela tiden och regeringen fortsätter att följa utvecklingen bl.a. genom PTS tillsyn och Postfinansieringsutredningens arbete som redovisas senast den 31 januari 2023.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.5 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

2021	Utfall	76 011	Anslagssparande	1 615
2022	Anslag	92 679 ¹	Utgiftsprognos	93 387
2023	Förslag	119 862		
2024	Beräknat	150 028 ²		
2025	Beräknat	173 274 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 147 301 tkr i 2023 års prisnivå.

³ Motsvarar 167 328 tkr i 2023 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.6 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:1 Post- och telestyrelsen**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	87 679	87 679	87 679
Pris- och löneomräkning ²	683	2 319	3 823
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	31 500	60 030	81 772
<i>varav BP23³</i>	<i>31 500</i>	<i>58 500</i>	<i>85 500</i>
– <i>Ny struktur civilt försvar - sektorsansvariga myndigheter</i>	<i>7 500</i>	<i>7 500</i>	<i>7 500</i>
– <i>Överföring förvaltningsmedel</i>	<i>24 000</i>	<i>24 000</i>	<i>24 000</i>
– <i>Tillgänglighetsdirektivet</i>		<i>27 000</i>	<i>54 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	119 862	150 028	173 274

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen har beslutat om en ny struktur för samhällets krisberedskap och civilt försvar. Den nya strukturen medför ytterligare uppgifter för PTS. Anslaget ökas därför med 7 500 000 kronor fr.o.m. 2023. Finansiering sker genom att anslaget 2:4 *Krisberedskap* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med totalt 249 000 000 kronor fr.o.m. 2023.

För att stärka PTS ekonomiska styrning ökas anslaget med 24 000 000 kronor fr.o.m. 2023. Finansiering sker genom att anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* minskas med 5 000 000 kronor, anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* minskas med 3 000 000 kronor, anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* minskas med 14 000 000 kronor och anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 8 000 000 kronor fr.o.m. 2023.

Anslaget beräknas ökas med 27 000 000 kronor 2024 och 54 000 000 kronor fr.o.m. 2025 för ökade utgifter till följd av genomförande av Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighet för produkter och tjänster.

Regeringen föreslår att 119 862 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 150 028 000 kronor och 173 274 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 4.7 Avgiftsfinansierad verksamhet**

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. år 2021	Resultat år 2022	Verksamhetens intäkter år 2023	Kostnader som ska täckas år 2023	Resultat år 2023	Ack. Resultat utgående år 2023
Avgiftsbelagda verksamheter där intäkterna inte disponeras av myndigheten						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>						
Totalförsvaret, ink. titel						
9453	-31 514	0	125 000	125 000	0	0
	-31 514	0	125 000	125 000	0	0
Avgiftsbelagda verksamheter där intäkterna disponeras av myndigheten och bidrar till att finansiera verksamheten						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>						
Elektronisk kommunikation	13 178	-3 786	285 500	299 200	-13 700	-4 308
Post	696	-5 716	38 000	39 000	-1 000	-6 020
Radioutrustning	3 909	-1 539	9 000	10 500	-1 500	870
Utbyggnad av bredbandsnät	5 236	606	3 500	4 000	-500	5 342
Gränsöverskridande paketleveranstjänster	1 525	244	1 500	1 800	-300	1 469
Betrodda tjänster	0	0	75	75	0	0
	24 544	-10 191	337 575	354 575	-17 000	-2 647

Källa: PTS budgetunderlag 2023-2025.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**Tabell 4.8 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**

Tusental kronor

2021	Utfall	125 973	Anslagssparande	10 305
2022	Anslag	136 278 ¹	Utgiftsprognos	120 901
2023	Förslag	131 278		
2024	Beräknat	131 278		
2025	Beräknat	131 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.9 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	136 278	136 278	136 278
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-5 000	-5 000	-5 000
varav BP23	-5 000	-5 000	-5 000
– Överföring förvaltningsmedel	-5 000	-5 000	-5 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	131 278	131 278	131 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget minskas med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2023 till följd av en överföring av medel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Minskningen av anslaget påverkar inte den verksamhet som finansieras från anslaget.

Regeringen föreslår att 131 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2022. För 2023 och 2024 beräknas anslaget till 131 278 000 kronor respektive 131 278 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 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 2024–2027.

Tabell 4.10 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026–2027
Ingående åtaganden	116 225	238 149	300 000			
Nya åtaganden	218 080	172 017	129 774			
Infriade åtaganden	-96 156	-110 166	-129 774	-130 000	-110 000	-60 000
Utestående åtaganden	238 149	300 000	300 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	300 000	300 000	300 000			

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtals-tecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 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 2024–2027.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.11 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

2021	Utfall	22 793	Anslagssparande	5 244
2022	Anslag	28 037 ¹	Utgiftsprognos	26 900
2023	Förslag	25 037		
2024	Beräknat	25 037		
2025	Beräknat	25 037		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.12 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	28 037	28 037	28 037
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-3 000	-3 000	-3 000
<i>varav BP23</i>	<i>-3 000</i>	<i>-3 000</i>	<i>-3 000</i>
– Överföring förvaltningsmedel	-3 000	-3 000	-3 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	25 037	25 037	25 037

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget minskas med 3 000 000 kronor fr.o.m. 2023 till följd av en överföring av medel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Minskningen av anslaget påverkar inte den verksamhet som finansieras från anslaget.

Regeringen föreslår att 25 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 25 037 000 kronor respektive 25 037 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2024–2027.

Tabell 4.13 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026–2027
Ingående åtaganden	21 239	26 297	45 000			
Nya åtaganden	27 852	39 764	22 000			
Infriade åtaganden	-22 794	-21 061	-22 000	-23 000	-16 000	-6 000
Utestående åtaganden	26 297	45 000	45 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	45 000	45 000	45 000			

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2024–2027.

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

2021	Utfall	51 796	Anslagssparande	3 049
2022	Anslag	104 844 ¹	Utgiftsprognos	103 835
2023	Förslag	90 844		
2024	Beräknat	90 844		
2025	Beräknat	90 844		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken. Anslaget får även användas för utgifter för avgifter till internationella organisationer inom digitalisering.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.15 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	104 844	104 844	104 844
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-14 000	-14 000	-14 000
<i>varav BP23</i>	-14 000	-14 000	-14 000
– Överföring förvaltningsmedel	-14 000	-14 000	-14 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	90 844	90 844	90 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget minskas med 14 000 000 kronor fr.o.m. 2023 till följd av en överföring av medel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Minskningen av anslaget påverkar inte den verksamhet som finansieras från anslaget.

Regeringen föreslår att 90 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 90 844 000 kronor respektive 90 844 000 kronor.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor			
2021	Utfall	1 777 867	Anslagssparande 42 146
2022	Anslag	1 638 014 ¹	Utgiftsprognos 1 633 466
2023	Förslag	1 549 014	
2024	Beräknat	1 546 014	
2025	Beräknat	1 558 014	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknads-mässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhälls-omfattande 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.17 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	1 561 014	1 561 014	1 561 014
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-12 000	-15 000	-3 000
<i>varav BP23</i>	<i>1 204 000</i>	<i>1 199 000</i>	<i>1 209 000</i>
– Överföring medel för nationella åtgärder för landsbygdsutveckling	600 000	600 000	600 000
– Överföring förvaltningsmedel	-8 000	-8 000	-8 000
– Tvistkostnader	-23 000	-23 000	-23 000
– Bredbandsutbyggnad	600 000	600 000	600 000
– Robusta elektroniska kommunikationer och post	35 000	30 000	40 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 549 014	1 546 014	1 558 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2022 avsattes medel för åren 2023–2027 för åtgärder inom den gemensamma jordbrukspolitikens (GJP) andra pelare och för åtgärder i nationellt genomförande som kompletterar GJP (prop. 2021/22:1 utg.omr. 23, bet. 2021/22:MJU2, rskr. 2021/22:99). Inrättande av bredbandsstöd tillhör den senare kategorin. Fördelningen innebär att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig*

elektronisk kommunikation ökas med 600 000 000 kronor 2023. För 2024–2027 beräknas anslaget öka med motsvarande belopp. Anslaget 1:17 *Åtgärder för landsbygdens miljö och struktur* minskas med motsvarande belopp.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med ytterligare 600 000 000 kronor för att stärka det nationella stödsystemet för bredbandsutbyggnad 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget öka med motsvarande belopp.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 35 000 000 kronor för 2023, 30 000 000 kronor för 2024 samt 40 000 000 kronor för 2025 enligt bet. 2020/21:FöU4, rskr. 2020/21:136.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 8 000 000 kronor fr.o.m. 2023 till följd av en överföring av medel till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för att stärka myndighetens ekonomiska styrning. Minskningen av anslaget påverkar inte den verksamhet som finansieras från anslaget.

För att finansiera ökningen av anslaget 6:2 *Justitiekanslern* inom utgiftsområde 1 Rikets styrelse minskas anslaget dessutom med 23 000 000 kronor för 2023. Anslaget beräknas minska med motsvarande belopp för 2024 och 2025. Minskningen bedöms inte påverka den verksamhet som finansieras från anslaget.

Regeringen föreslår att 1 549 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 1 546 014 000 kronor respektive 1 558 014 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2023 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 531 000 000 kronor 2024–2033.

Tabell 4.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2021	Prognos 2022	Förslag 2023	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026–2033
Ingående åtaganden	182 506	231 691	521 544			
Nya åtaganden	153 170	413 039	240 438			
Infriade åtaganden	-103 985	-123 186	-230 982	-224 000	-170 000	-137 000
Utestående åtaganden	231 691	521 544	531 000			
Erhållet/förslaget bemyndigande	545 000	540 000	531 000			

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling samt vid beslut om fleråriga projekt för utbyggnad av elektroniska kommunikationer. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2023 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 531 000 000 kronor 2024–2033.

4.6.6 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tabell 4.19 Anslagsutveckling 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tusental kronor

2021	Utfall	146 951	Anslagssparande	4 240
2022	Anslag	157 845 ¹	Utgiftsprognos	160 525
2023	Förslag	162 410		
2024	Beräknat	165 849 ²		
2025	Beräknat	166 956 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 160 455 tkr i 2023 års prisnivå.

³ Motsvarar 157 417 tkr i 2023 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.20 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	156 845	156 845	156 845
Pris- och löneomräkning ²	2 045	7 386	11 673
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	3 520	1 618	-1 562
varav BP23 ³	3 500	3 500	3 500
– Ny struktur civilt försvar - nya beredskapsmyndigheter	3 500	3 500	3 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	162 410	165 849	166 956

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2022. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2024–2025 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen har beslutat om en ny struktur för samhällets krisberedskap och civilt försvar. Den nya strukturen medför ytterligare uppgifter för Myndigheten för digital förvaltning. Anslaget ökas därför med 3 500 000 kronor fr.o.m. 2023. Finansiering sker genom att anslaget 2:4 *Krisberedskap* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med totalt 249 000 000 kronor fr.o.m. 2023.

Regeringen föreslår att 162 410 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 165 849 000 kronor respektive 166 956 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 4.21 Avgiftsfinansierad verksamhet**

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. år 2021	Resultat år 2022	Verksamhetens intäkter år 2023	Kostnader som ska täckas år 2023	Resultat år 2023	Ack. Resultat utgående år 2023
Avgiftsbelagda verksamheter där intäkterna disponeras av myndigheten och bidrar till att finansiera verksamheten						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>						
Stöd för lärande och kunskapsuppbyggnad	0	0	0			
Digital identitet (eIDAS-noden)	3	15	30			
Auktorisationssystem	0	2500	5500			
Övriga intäkter	51	0	0			
<i>Uppdragsverksamhet</i>						
Summa uppdragsverksamhet	53	-5302	5530	4330	1200	-4049

Källa: Myndigheten för digital förvaltning budgetunderlag för 2023-2025.

4.6.7 2:7 Digital förvaltning**Tabell 4.22 Anslagsutveckling 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

2021	Utfall	66 008	Anslagssparande	2 136
2022	Anslag	195 994 ¹	Utgiftsprognos	185 003
2023	Förslag	215 744		
2024	Beräknat	153 894		
2025	Beräknat	94 894		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2022 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

Anslaget 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.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.23 Förändringar av anslagsnivån 2023–2025 för 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

	2023	2024	2025
Anvisat 2022¹	195 994	195 994	195 994
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	19 750	-42 100	-101 100
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	215 744	153 894	94 894

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2021 (bet. 2021/22:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 215 744 000 kronor anvisas under anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2023. För 2024 och 2025 beräknas anslaget till 153 894 000 kronor och 94 894 000 kronor.