

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	23
3.3.4	Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.....	32
3.4	Politikens inriktning	40
3.5	Budgetförslag.....	43
3.5.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	43
3.5.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	53
3.5.3	1:3 Trafikverket.....	55
3.5.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	56
3.5.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	57
3.5.6	1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser.....	58
3.5.7	1:7 Trafikavtal	60
3.5.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	61
3.5.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	62
3.5.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	63
3.5.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	64
3.5.12	1:12 Transportstyrelsen	68
3.5.13	1:13 Trafikanalys.....	73
3.5.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg	74
3.5.15	1:15 Sjöfartsstöd	78
3.5.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	78
3.5.17	1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	79
3.5.18	1:18 Lån till körkort	80
3.5.19	1:19 Obemannad luftfart.....	81
3.5.20	Sjöfartsverket.....	81
3.5.21	Luftfartsverket	85
3.5.22	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	103

4.3.3	Tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats	105
4.4	Regeringens bedömning av måluppfyllelsen	105
4.5	Politikens inriktning	107
4.6	Budgetförslag.....	110
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	110
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	111
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	113
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	114
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	115
4.6.6	2:6 Myndigheten för digital förvaltning	116
4.6.7	2:7 Digital förvaltning	118

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 71 000 000 000 kronor (avsnitt 3.5.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 050 000 000 kronor (avsnitt 3.5.12).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.5.20).
4. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2024–2026 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.20).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar samt besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat (avsnitt 3.5.21).
6. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2024–2026 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.21).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2024 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor (avsnitt 3.5.22).
8. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2024 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
9. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2024 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	36 867 072
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 974 215
1:3 Trafikverket	1 487 566
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	298 313
1:7 Trafikavtal	958 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86 797
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 521 285
1:12 Transportstyrelsen	2 535 914
1:13 Trafikanalys	72 828
1:14 Trängselskatt i Göteborg	760 435

Anslag	
1:15 Sjöfartsstöd	1 500 000
1:16 Internationell tågtrafik	95 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	332 000
1:18 Lån till körkort	51 466
1:19 Obemannad luftfart	30 000
2:1 Post- och telestyrelsen	152 689
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	131 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	67 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	365 414
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	171 784
2:7 Digital förvaltning	213 894
Summa anslag inom utgiftsområdet	82 874 980

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	157 000 000	2025–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	36 500 000	2025–2038
1:7 Trafikavtal	8 800 000	2025–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	68 800 000	2025–2060
1:14 Trängselskatt i Göteborg	19 400 000	2025–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	250 000	2025–2028
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2025–2028
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 302 000	2025–2034
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	292 092 000	

2 Kommunikationer

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 2022	Budget 2023 ¹	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Transportpolitik	69 600	76 695	78 774	81 747	91 554	97 675
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	29 277	34 468	35 439	36 867	41 535	48 479
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	29 106	30 951	32 255	33 974	38 598	38 193
1:3 Trafikverket	1 441	1 455	1 472	1 488	1 535	1 560
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	369	533	533	533	194	194
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	146	62	62	62	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	256	155	155	298	298	298
1:7 Trafikavtal	1 081	1 131	1 025	958	1 006	906
1:8 Viss internationell verksamhet	30	31	30	31	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	82	83	83	87	90	93
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	825	550	676	550	550	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 045	1 649	1 654	1 521	1 924	1 921
1:12 Transportstyrelsen	2 298	2 407	2 486	2 536	2 624	2 716
1:13 Trafikanalys	69	71	72	73	76	78
1:14 Trängselskatt i Göteborg	993	921	966	760	946	951
1:15 Sjöfartsstöd	1 331	1 600	1 450	1 500	1 550	1 600
1:16 Internationell tågtrafik	35	95	79	95	95	65
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	177	351	273	332	379	346

	Utfall 2022	Budget 2023 ¹	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
1:18 Lån till körkort	34	151	50	51	31	0
1:19 Obemannad luffart	5	30	15	30	30	30
Politiken för informationssamhället	2 277	2 293	2 234	1 128	1 278	1 532
2:1 Post- och telestyrelsen	89	119	121	153	178	182
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	111	131	113	131	131	131
2:3 Grundläggande betaltjänster	21	25	20	25	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	101	91	90	68	68	68
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 636	1 549	1 520	365	543	833
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	157	162	165	172	178	183
2:7 Digital förvaltning	163	216	205	214	155	110
Äldreanslag	1 000					
2022 1:18 Bidrag för upprätthållande av kollektivtrafik	1 000					
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	72 878	78 988	81 008	82 875	92 832	99 206

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

**Tabell 2.2 Förändringar av utgiftsramen 2024–2026 för utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	78 952	78 952	78 952
Pris- och löneomräkning ²	5 860	12 080	15 006
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-1 550	1 550	4 945
<i>varav BP24³</i>	-795	-889	-576
Volym	-100	-50	
Överföring till/från andra utgiftsområden			
Övrigt	-288	300	303
Ny utgiftsram	82 875	92 832	99 206

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 82 875 000 kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2024. För 2025 beräknas anslagsnivån till 92 832 000 kronor och för 2026 till 99 206 000 kronor.

Tabell 2.3 Utgiftsram 2024 realekonomiskt fördelad för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2024
Transfereringar ¹	9 829
Verksamhetsutgifter ²	35 030
Investeringar ³	38 006
Summa utgiftsram	82 865

Anm.: Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2022 samt kända förändringar av anslagens användning.

¹ Med transfereringar 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 skatteutgifter beskrivs i Förslag till statens budget, finansplan m.m., avsnittet om skattefrågor. Den samlade redovisningen finns i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter (skr. 2022/23:98). I tabell 2.4 redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2023	2024
Personbefordran, mervärdesskattesats 6 % (E7)	9 420	9 850
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon (F1)	13 430	15 190
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten (F2)	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel (F3)	190	220
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten (F4)	1 690	1 880
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift (F5)	1 090	1 210
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift (F6)	20	20
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F7)	600	670
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes luftfart (F8)	770	850
Koldioxidskattebefrielse för bränsle vid bandrift (F18)	10	20
Koldioxidskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F19)	380	410
Koldioxidskatt på fossila drivmedel utanför reduktionsplikten (F21)	0	0

Anm.: Inom parentes anges den beteckning för respektive skatteutgift som används i regeringens skrivelse.

Källa: Regeringens skrivelse 2022/23:98.

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 för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. följande delmål:

- halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6),
- skapa hållbara, och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1), och
- senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (delmål 11.2).

3.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys rapport 2023:5 Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023 (LI2023/02274) 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, och
- samhällsekonomisk effektivitet för öppnade statliga infrastrukturobjekt.

Funktionsmål – tillgänglighet

För funktionsmålet används följande centrala indikatorer:

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

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

För hänsynsmålet används följande centrala indikatorer:

- antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken,
- antalet viltolyckor,
- växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg, och
- överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid i gaturum.

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

De aspekter av det övergripande transportpolitiska målet som rör samhällsekonomisk effektivitet följs upp med nedan beskrivna centrala indikatorer.

En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller även de s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar och 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.

Enligt Trafikanalys senaste redovisning av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader finns det för de flesta transportsätt fortfarande betydande externa kostnader som inte betalas av transportköparen. För flyget anger Trafikanalys i samma redovisning att om kostnaden för koldioxid betraktas som internaliserad i och med handeln med utsläppsrätter, så är inrikesflyget (som avgår från Arlanda) över-internaliserat liksom elbilstrafik på landsbygd.

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning förutsätter 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 tre av de sju namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2021 till september 2022 redovisas en positiv samhällsekonomisk lönsamhet eller att de kvantifierbara nyttorna precis uppväger kostnaderna, medan ett objekt anges ha en negativ lönsamhet. För övriga tre 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 tillförlighet har fortsatt försämrats

För transportsystemet som helhet, när det gäller standard och tillförlighet, förbyttes den positiva utveckling som noterades för flera av måtten under perioden som föregick pandemiåren till en mer negativ utveckling under 2021, vilket fortsatte under 2022. Under 2022 fortsatte även den negativa utvecklingen avseende järnvägstrafikens punktlighet. Även flygets punktlighet försämrades under 2022. Varaktigheten i totalstoppen i vägnätet understiger fortsatt nivån för 2009 och har legat relativt stabilt de senaste åren.

Punktligheten för person- respektive godståg är på låga nivåer

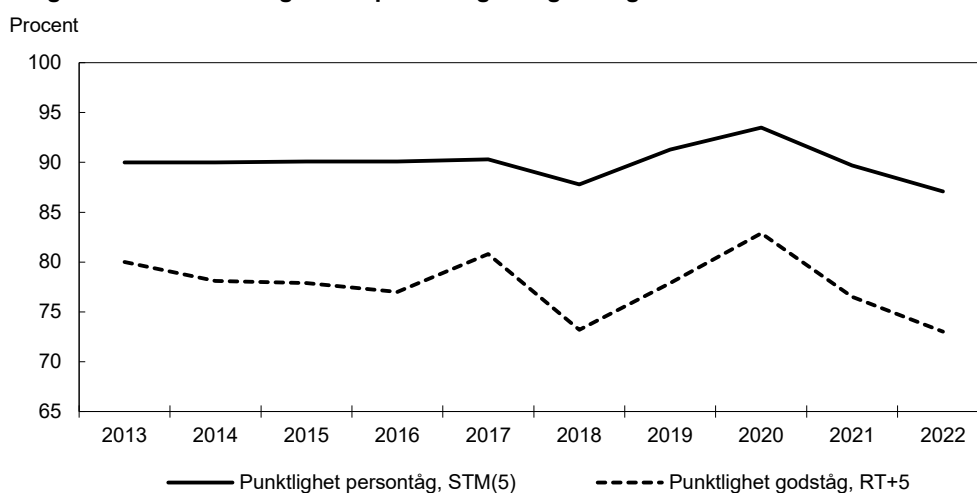
Punktligheten för järnvägstrafiken nådde under 2022 de lägsta nivåer som uppmätts för både person- och godstågen sedan 2009 då målen antogs. Under 2022 föll persontågens punktlighet till 87,1 procent, en minskning med 2,8 procentenheter jämfört med föregående år, se diagram 3.1. Det är den lägsta nivå som uppmätts sedan det sammanvägda tillförlighetsmättet (STM) började användas 2013. Mättet 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 variationer de senaste åren legat relativt konstant runt 90 procent sedan 2009 då målen antogs. Godstågens punktlighet vid slutstation uppgick till 73 procent 2022, en försämring med 3,5 procentenheter jämfört med föregående år. Punktligheten för godståg beräknas på motsvarande sätt som för persontåg, men utan korrigeringsfaktor för inställda tåg (RT+5).

Tågtrafikens punktlighet kan påverkas av flera olika faktorer. Exempelvis kan olika väderförhållanden med både kalla vintrar och varma somrar medföra störningar i infrastrukturen. Även lok och vagnar kan gå sönder och medföra att tåg blir stående på spåren vilket medför stopp i trafiken. Den enskilt största orsaken till den lägre

punktligheten 2022 jämfört med 2021 är de spårfel som upptäcktes i februari på Västra och Södra stambanan. Under den period då spåren reparerades kunde tågen endast passera sträckorna på enkelspår och med nedsatt hastighet. Detta har medfört ett stort antal försenade tåg. Under 2022 trafikerade fler tåg järnvägen jämfört med 2021 vilket bidrog till att varje enskild tågstörande händelse blev mer omfattande och störde fler tåg.

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 drygt hälften av alla planerade tåg, kom 92,4 procent fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2022. Långdistanstågen, vilka är betydligt färre i antal, uppnådde en punktlighet på 71,2 procent och medeldistanstågen 83,8 procent 2022. Under 2022 noterades en lägre punktlighet framför allt under februari, mars, november och december.

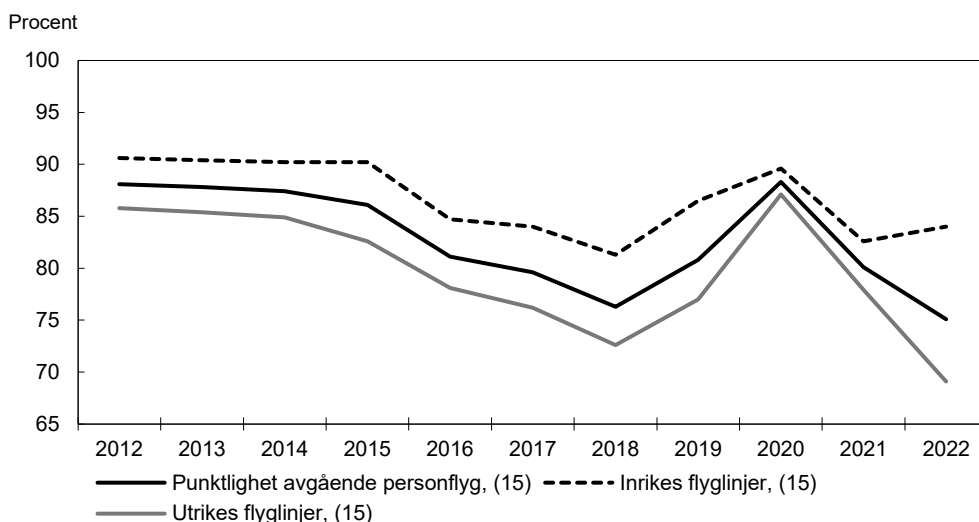
Diagram 3.1 Punktlighet för persontåg och godståg



Källa: Trafikanalys.

Minskad punktlighet för flyget men kraftig ökning av antalet resenärer

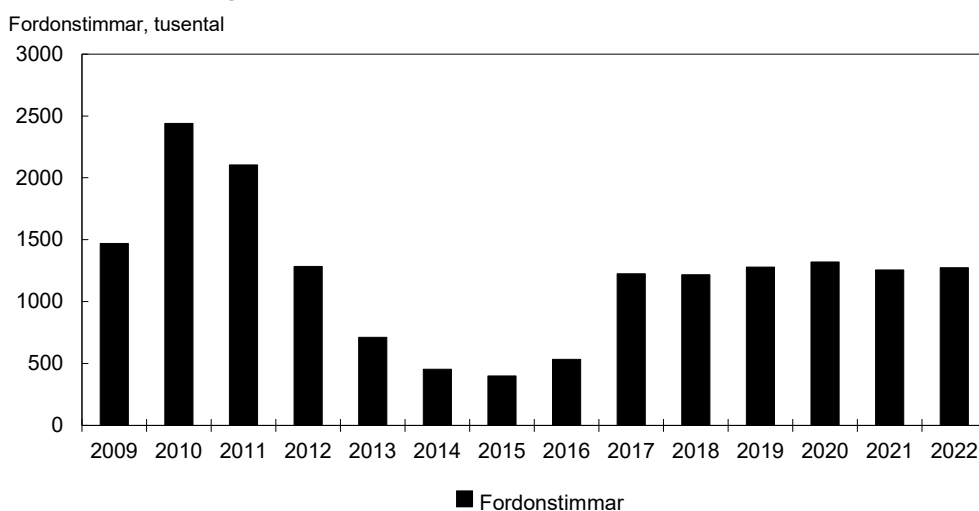
Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna, vilka ägs och förvaltas av Swedavia AB, var den sammantagna punktligheten för in- och utrikeslinjerna 75,1 procent under 2022, se diagram 3.2. Det är en minskning med 5,0 procentenheter jämfört med föregående år. Liksom tidigare år uppnår inrikesflyget en högre punktlighet jämfört med utrikesflyget. Under 2022 reste närmare 28 miljoner resenärer till eller från Swedavia AB:s flygplatser. Det är en ökning med drygt 130 procent jämfört med närmare 12 miljoner resenärer under 2021.

Diagram 3.2 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser

Källa: Swedavia AB.

Totalstoppen i vägtransportsystemet har ökat 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 2022 uppgick totalstoppen till 1 275 000 timmar, vilket är en ökning med 1,6 procentenheter jämfört med 2021. Det totala antalet stillastående fordonstimmar under 2022 innebar en minskning med 13 procent jämfört med 2009. Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Väst som svarade för 34 procent av fordonstimmarna. Problemen i regionen var störst under april och juni. Övriga regioner hade en mer jämn fördelning av fordonstimmarna, drygt 15 procent var, 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.

Kvaliteten 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 att jämföra antalet infrastrukturrelaterade tågstörande fel i förhållande till trafikeringen (tågkilometer). Andelen fel

ökade för nästan alla bantyper under 2021, men föll under 2022 tillbaka och minskade då för alla bantyper. Orsaken är framför allt att felen i banöverbyggnaden har minskat, men även att trafikeringen har ökat jämfört med föregående år.

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 ge 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 2022 minskade 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 på 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 att bedöma vägbeläggningens tillstånd och underlag 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. Under perioden 2013–2020 försämrades tillståndet för vägar i storstadsområden kraftigt. Trenden ser dock ut att ha stannat av och andelen vägar i storstadsområden som avviker från standarden minskade under både 2021 och 2022. Knappt 10 procent av vägarna i storstadsområden är fortfarande sämre än underhållsstandarden. Vägtypen utgör totalt en liten del av det statliga vägnätet, cirka 2 procent, men trafikbelastningen är hög och vägarna är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen.

För vägar som bildar större sammanhängande stråk, vilka utgör cirka 18 procent av vägnätet, fortsätter de senaste årens negativa trend. Det gäller främst mötesfria vägar som i allt högre grad avviker från underhållsstandarden. Även andra vägtyper tillstånd har försämrats de senaste 4–5 åren. Mötesfria vägar har generellt snabbare nedbrytning än andra vägar. Ökad trafikbelastning i kombination med smalare körfält som koncentrerar slitaget har bidragit till den ökade nedbrytningen.

För övriga statliga vägar, vilka utgör cirka 80 procent av vägnätet, har förändringarna varit små de senaste åren. Dessa mer lågtrafikerade vägtyper har en åtgärds cykel för beläggningen på 10 till 20 år. Det innebär att skicket förändras långsamt och det går inte att dra säkra slutsatser från enskilda år. Den positiva utvecklingen av vägnätets tillstånd, som pågått sedan mätningarna startade på 90-talet, ser dock ut att ha avstannat eller vänt till en negativ utveckling de senaste åren.

Underhåll av statens järnvägsinfrastruktur

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen bör se till att Trafikverket skyndsamt bygger upp kompetens så att myndigheten självständigt kan inspektera både järnvägsanläggningens status och entreprenörernas utförda arbete och se över hur staten kan ta det samlade ansvaret för järnvägsunderhållet på statens järnvägsinfrastruktur i takt med att underhållskontrakten löper ut (bet. 2013/14:TU19 punkt 3, rskr. 2013/14:372). Frågan har behandlats av dels Utredningen om järnvägens organisation, som lämnade delbetänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42) i april 2015, dels av Utredningen om framtidens järnvägsunderhåll, som lämnade betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18) i mars 2020. Den 22 december 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa vilka åtgärder som fortsatt behöver vidtas för att myndigheten ska kunna

bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi. Enligt uppdraget skulle Trafikverket redovisa vilka kostnader som myndigheten bedömer uppstår till följd av ett eventuellt genomförande av visst underhåll i egen regi samt vilka konsekvenser som det bedöms medföra för övrig verksamhet. Trafikverket redovisade uppdraget i april 2022. I sin åiterrapportering redogör Trafikverket för att myndigheten i syfte att utveckla beställarkompetensen och samtidigt utveckla marknaden för järnvägsunderhåll planerar för att genomföra basunderhåll i tre geografiskt avgränsade områden med ett organisationsupplägg där Trafikverket har egen personal för planering och produktionsledning av det operativa arbetet. Trafikverket har även som jämförelse studerat ett upplägg för verksamhet i egen regi där Trafikverket utöver egen personal som planerar och leder det dagliga arbetet har merparten av den personal som krävs för att utföra arbetet kompletterat med upphandlade specialresurser. Trafikverket bedömer att det finns stora osäkerheter förenade med ett sådant organisationsupplägg. Det kommer enligt Trafikverket att medföra ett rekryteringsbehov av ett flertal olika yrkeskategorier. Trafikverket konstaterar att det redan i dag är brist på kompetens och resurser inom anläggningsbranschen i allmänhet och inom järnvägsbranschen i synnerhet. Trafikverket bedömer även att ett genomförande av ett sådant organisationsupplägg är förenat med höga engångskostnader och även högre löpande merkostnader för verksamhetens bedrivande. Regeringen anser att den avreglerade järnvägsmarknaden har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Regeringen gav den 24 augusti 2023 Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Redovisningen ska även omfatta vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknadsaktörer att utvecklas. Mot bakgrund av redovisade förhållanden och pågående åtgärder anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

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. Under 2022 skedde en återhämtning efter pandemin. Bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet har transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort 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 mått utgör bedömningen för indikatorn för tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Under 2022 studerades delmålet tillgängliga hållplatser och bytespunkter med uppgifter hämtade från regionernas insatser för ökad tillgänglighet vid hållplatser och bytespunkter i enlighet med deras egna riktlinjer. Sammantaget konstateras en positiv regional utveckling, men regionala skillnader förekommer. Det handlar framför allt om regelutveckling och uppföljningssystem, men också reella åtgärder. I vissa regioner märks inga förändringar, eller så har osäkerheten om tillgängligheten ökat.

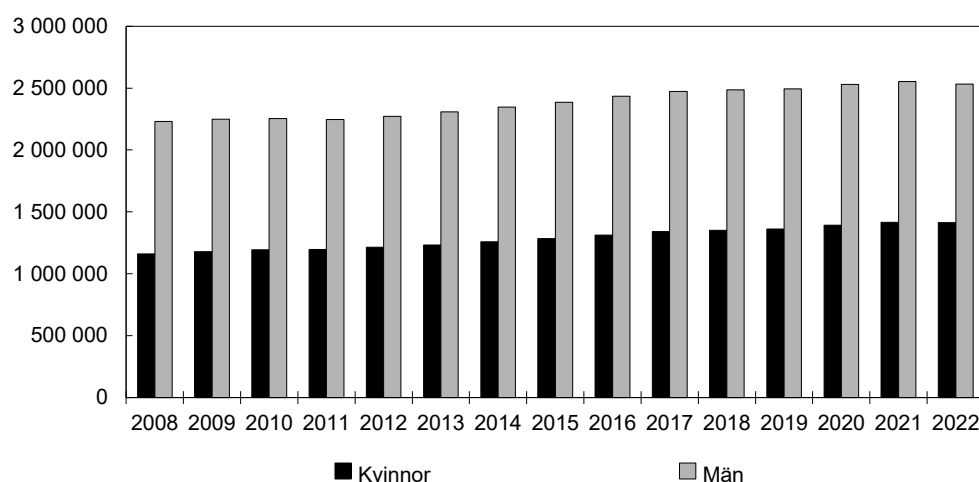
Tidigare uppföljningar av delmätten Upplevd användbarhet (2021) och Tillgänglighetsinformation (2022) pekade i negativ respektive neutral riktning.

Sammantaget bedöms därför utvecklingen av måtten kring användbarheten för personer med funktionsnedsättning som neutral.

Skillnaderna i bilinnehav och körkortsinnehav mellan män och kvinnor minskar

Den senaste resvaneundersökningen innehåller data till och med 2021. 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 minskade 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



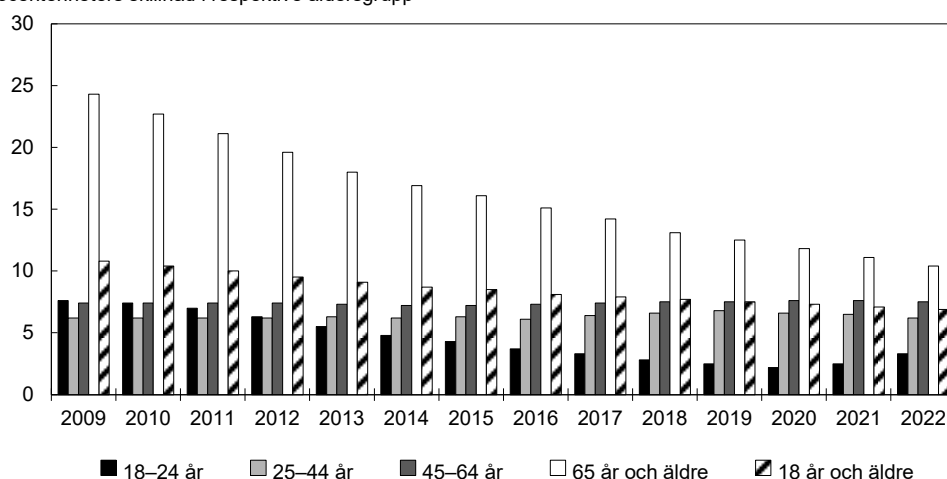
Källa: Trafikanalys.

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 ökade årligen med i genomsnitt 1,5 procent under 2012–2022, medan männens innehav ökade med 1,1 procent. Under 2022 minskade innehavet av bilar med 0,1 procent för kvinnor och 0,8 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 2022, sett över alla åldersgrupper 18 år och äldre. Detta förklaras i stor utsträckning av en ganska dramatisk minskning av skillnaden i gruppen som har fyllt 65 år, från 24 procentenheter 2009 till 10 procentenheter 2022. Skillnaden har minskat bland de flesta övriga åldersgrupper också, men inte lika mycket. I åldersgruppen 18–24 år är skillnaden förhållandevis liten, 3,3 procentenheter.

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

Procentenheters skillnad i respektive åldersgrupp



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 stort sett varit oförändrad de tre senaste åren. Det skedde en viss ökning 2022 i styrelserna där det är nästan 50 procent, medan andelen i ledningsgruppen varit i stort sett oförändrad.

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 fortsatt 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 färdmedel till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var 17 procent 2022. Det har inte skett någon större förändring över tid. En nedgång med en procentenhet noteras för 2022 avseende kvinnor, medan andelen i stället ökat med en procentenhet för män.

Tillgängligheten för person- och godstransporter

Tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en nivå jämförbar med när de transportpolitiska målen antogs

Tillgängligheten för måttet övriga persontransporter har legat relativt stabilt över tid. Det andra måttet, tillgänglighet till skola och arbete, redovisas inte här. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats endast marginellt över tid. Stora geografiska variationer förekommer dock. Högst är tillgängligheten i storstäder och deras förorter, oavsett färdmedel eller målpunkt. Glesa landsbygdskommuner samt mycket glesa landsbygdskommuner har lägst tillgänglighet. Det gäller framför allt färdmedel som gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den interregionala tillgängligheten har under lång tid förbättrats, men har sedan 2016 haft en negativ utveckling. I samband med pandemin nåddes en bottennotering men efter en återhämtning under 2022 är måttet nu på en nivå jämförbar med 2013. Generellt sett är den interregionala tillgängligheten på en låg nivå i glesa landsbygdskommuner, i synnerhet 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. År 2022 visade på en brant ökning av både åtkomlighet och tillgänglighet. Tillgängligheten till arbete och skola varierar över landet, och är väsentligt lägre i landsbygdskommunerna än i kommungrupper med högre befolkningskoncentration.

Sammanfattningsvis befinner sig tillgängligheten för persontransporter på en nivå jämförbar med när målen antogs.

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

Under de senaste åren har transportkostnaderna stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt, sett över en längre tidsperiod, varit relativt stabil. Rysslands krig i Ukraina har påverkat vissa internationella transporter.

Inom väg och järnväg sker en utveckling mot allt tyngre och längre transporter. Arbetet med införandet av bärighetsklass BK4 fortsätter, vilket effektiviserar godstransporter genom att möjliggöra för tyngre fordon.

Trafikanalys har utvärderat genomförandet av den nationella godstransportstrategin fram till och med 2022. Den övergripande slutsatsen är att strategin har motiverat till bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men att effekterna på måluppfyllelse i termer av effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är begränsade. Det går inte att se tydliga kvantifierbara effekter av strategin, men förutsättningarna för mer konkurrenskraftiga och hållbara godstransporter har förbättrats. Det har genomförts flera konkreta åtgärder, kunskapsnivån har höjts och förberedelser för att klara omställningen av sektorn har påbörjats. Det finns också en förbättringspotential avseende tydlighet kring roller, ansvar och målsättningar för samverkan.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på ungefär samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs.

Transportbranschen har börjat återhämta sig efter pandemin

Den kraftiga påverkan på många transportföretag som pandemin inneburit mildrades under 2022. Särskilt persontransporterna minskade kraftigt under 2020 och 2021, medan pandemins effekt på godstransporterna var liten. Under 2022 ökade tågresandet räknat i antal personkilometer med 60 procent jämfört med året innan och antalet flygresenärer ökade med hela 133 procent. Även i färje- och busstrafiken har resandet återhämtat sig. Resandet har dock inte kommit tillbaka till samma nivå som före pandemin.

När det gäller transportbranschens ekonomiska villkor har godstransporterna haft en positiv utveckling räknat som förädlingsvärde per anställd, även första pandemiåret 2020, som är det senaste året som det finns uppgifter för. Den genomsnittliga ökningen var 1,6 procent per år från 2009 till 2020. För persontrafiken har förädlingsvärdet per anställd en positiv utveckling till och med 2015, för att sedan ha en svagt negativ utveckling till och med 2019. Förädlingsvärdet för företag inom persontrafikbranschen påverkades sedan starkt negativt av pandemin och minskade 2020 med nästan en tredjedel.

Företagen inom transportbranschen rapporterar allt oftare om att det är brist på utbildad personal. Det gäller inte minst föraryrken för tåg, taxi, buss och tung lastbil. Under de senaste åren har antalet körkortsinnehavare, i åldern 18–64 år, som har behörighet att köra tung lastbil eller buss, behörighet C respektive D, minskat med 3,6 procent årligen.

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 kvinnor med C-behörighet där medianåldern har minskat. Det största bekymret gäller stigande medianålder för personer med D-behörighet. Utöver C- eller D-behörighet krävs ett bevis om yrkesförarkompetens (YKB) för att få framföra tunga fordon yrkesmässigt.

Den senaste statistiken, som är från 2021, visar att det var ungefär 115 000 personer anställda i de 14 transportyrkena i Statistiska centralbyråns sysselsättningsregister, vilket är lika många jämfört med 2020. 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 40 år för kvinnor och 46 år för män.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken (bet. 2021/22:TU20 punkt 3, rskr. 2021/22:451). För att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras hölls ett rundabordssamtal med Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket den 15 maj 2023. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Flygkapaciteten i Stockholmsområdet

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). Av tillkännagivandet följer 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 och 2023 lämnades redogörelser för vilka åtgärder som dittills hade vidtagits med anledning av tillkännagivandet (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22 s. 20 f. respektive prop. 2022/23:1 utg.omr 22 s. 20 f.). 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, som remissbehandlades till den 31 oktober 2022, innehåller ett förslag till en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet. Promemorian utgör värdefullt underlag för regeringen vid fortsatta överväganden om att skapa bättre förutsättningar för Arlanda flygplats. I maj 2022 fick en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). Bokstavsutredaren redovisade den 15 februari 2023 sitt uppdrag i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). Promemorian, som remissbehandlades till den 23 maj 2023, innehåller inga förslag eller bedömningar om Arlanda flygplats utöver de som tidigare har redovisats i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). Regeringen

avser inte att vidta någon ytterligare åtgärd med anledning av tillkännagivandet. Tillkännagivandet är därmed slutbehandlat.

Mer effektiv flygtrafikledning samt reglering av flygtrafikledningstjänst

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen bör prioritera arbetet med Single European Sky för ett effektivare och miljömässigt bättre nyttjande av det europeiska luftrummet (bet. 2017/18:TU10 punkt 6, rskr. 2017/18:198). Det gemensamma europeiska luftrummet, Single European Sky, syftar till en effektiv flygtrafikledning inom Europeiska unionen. Leverantörerna av flygtrafikledning leder flygplanen baserat på prestationsplaner. Planerna revideras vart femte år i syfte att successivt effektivisera tjänsterna utifrån trafikutvecklingen och utifrån mål om kapacitet, kostnadseffektivitet, flygsäkerhet och minskad påverkan på miljön. En femårsperiod kallas referensperiod och innevarande period är den tredje sedan lagstiftningen trädde i kraft. Regeringen har, med stöd av Transportstyrelsen, arbetat aktivt i Europeiska kommissionens framtagande av genomförandeförordning för framtagande av prestationsplaner för innevarande referensperiod 2020–2024. En revidering av den genomförandeförordningen blev aktuell mot bakgrund av pandemins påverkan på flygtrafiken. Även i det arbetet deltog regeringen med stöd av Transportstyrelsen på ett aktivt sätt. Transportstyrelsens framtagande av den svenska prestationsplanen innehöll samråd med berörda intressenter, som leverantörer av flygtrafikledning, lufttrafikbolag och andra luftrumsanvändare. Kommissionen godkände Sveriges prestationsplan för referensperiod 3 i december 2022. Med de nu beskrivna åtgärderna är tillkännagivandet slutbehandlat.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden, även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket (bet. 2012/13:TU18 punkt 5, rskr. 2012/13:259). Riksdagen beslutade den 17 juni 2014 om ändring av luftfartslagen (2010:500) efter förslag från trafikutskottet (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336). Innebörden i lagändringen är att flygtrafikledningstjänsten vid de flygplatser som ägs eller drivs av staten återregleras. Lagändringen trädde i kraft den 15 augusti 2014. Regeringen utfärdade den 10 juli 2014 den av riksdagen beslutade lagändringen. I trafikutskottets betänkande (bet. 2013/14:TU17) anges att regeringen vid behov och efter beredning förväntas åtgärda den del av tillkännagivandet (bet. 2012/13:TU18) som avser samfällda terminalområden genom ändring av luftfartsförordningen (2010:770). Samtidigt anges att frågan om samfällda terminalområden kan regleras genom marknadens försorg och att det därför inte finns något behov av ytterligare reglering på det området.

Regeringskansliet analyserade under 2022 på nytt tillkännagivandet och inhämtade kompletterande underlag från Transportstyrelsen. Analysen visar på oklarheter dels i vilka krav som följer av tillkännagivandet, dels hur eventuella ändringar ska utformas och på vilken nivå samfällda terminalområden bör regleras. Förutsättningarna för flygtrafikledning styrs på EU-nivå och hanteras därutöver inom ramen för luftfartslagen och luftfartsförordningen. Transportstyrelsen får enligt 6 kap. 10 § luftfartsförordningen meddela föreskrifter om uppgifter, omfattning och utformning när det gäller bl.a. flygledningstjänst, vilket innefattar flygtrafikledningstjänst, och de flygsäkerhetsföreskrifter för verksamheten som behövs. Det innebär att det finns ett bemyndigande för Transportstyrelsen att vidta vissa åtgärder redan i dag inom befintlig lagstiftning om behovet bedöms finnas. Eventuella åtgärder därutöver skulle enligt regeringens bedömning förutsätta ändring av luftfartslagen. Med tanke på den tid som gått sedan tillkännagivandet beslutades, utvecklingen inom luftfarten med regelberoenden i EU-rätten och de oklarheter som finns i de kvarvarande delarna av tillkännagivandet finns

det enligt regeringens bedömning i nuläget inget underlag som visar på behov av eller inriktning för en sådan ändring. Tillkännagivandet är därmed slutbehandlat.

Arbetet med civilt försvar och krisberedskap fortsätter

Att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar är betydelsefullt för det civila försvaret och för Försvarsmaktens verksamhet samt för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och då ytterst i krig.

I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anges att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informations-säkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Mot bakgrund av förslagen i propositionen har anslagsmedel fördelats för att myndigheterna inom beredskapssektorn transporter successivt ska kunna utveckla det civila försvaret ytterligare. Arbetet med att utveckla det civila försvaret och förmågan avseende transportområdet fortsatte under 2022 bl.a. när det gäller organisatorisk uppbyggnad, säkerhetsrelaterade frågor och planering för beredskapssektorn Transporter utifrån den nya strukturen för samhällets krisberedskap och civilt försvar som infördes den 1 oktober 2022. Mot bakgrund av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och deklARATIONEN från det nordiska transportministermötet i Fredrikstad i november 2022 har det gränsöverskridande civila samarbete med de nordiska grannländerna utvecklats i frågor som rör beredskap och motståndskraft. Vidare har Sveriges samarbete med Finland om transportberedskap utvecklats, baserat på det befintliga samförstånds-avtalet mellan Trafikverket och Transport- och kommunikationsverket.

Av beredskapsskäl gav regeringen den 20 juni 2023 Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland. Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2023.

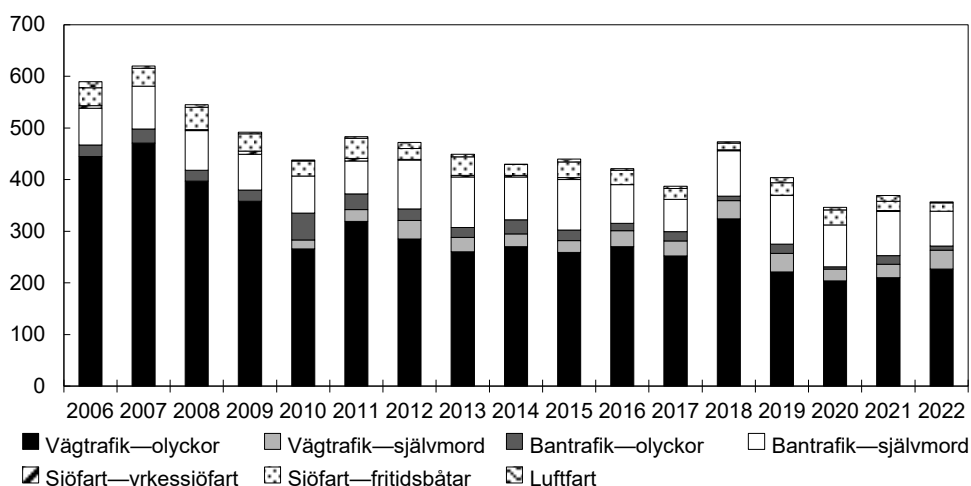
3.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har minskat

Sett över alla trafikslag omkom sammantaget 357 personer 2022, varav 253 personer i olyckor och 104 i konstaterade självmord, se diagram 3.6. Detta var 14 personer färre än under 2021. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 38 procent. Sett till andel av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2022 för 74 procent och bantrafiken för 21 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

Antal omkomna



Källa: Trafikanalys.

Ökning av antalet omkomna i vägtrafiken

Under 2022 omkom 227 personer i vägtrafiken, vilket är 17 personer fler jämfört med 2021. Antalet omkomna är tillbaka på samma nivå som före pandemin, 2019 omkom 221 personer. Skillnaden mellan skyddade och oskyddade trafikanter för omkomna har minskat över tid. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna, dvs. sådana som färdas i personbil, buss och lastbil, i majoritet, drygt 50 procent av de omkomna.

Det antal svårt skadade som rapporteras av polisen var 1 891 personer för 2022, jämfört med 1 718 personer för 2021. Det finns inga uppgifter om allvarligt skadade och mycket allvarligt skadade för 2022 från sjukvården, på grund av att Transportstyrelsen arbetar med en ny metod för att kompensera för bortfall av rapportering. 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.

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 171 män respektive 56 kvinnor i vägtrafiken. Detta beror sannolikt på att män oftare kör 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 inga personer på svenska vatten under 2022 i en s.k. sjöolycka jämfört med fyra omkomna 2021. 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 16 personer under 2022, mot 18 personer året innan. Rapportering som möjliggör mätning av antalet skadade i fritidssjöfarten är under utveckling. För hela perioden 2006–2022 var 95 procent av de omkomna män. I yrkessjöfarten finns ingen uppgift om kön på de omkomna under perioden.

Minskning av omkomna i bantrafiken

I bantrafiken omkom under 2022 totalt 76 personer, varav 8 personer i olyckor och 68 i självmord. Detta är en minskning med 26 personer (25 procent) jämfört med 102 personer 2021.

Självmorden har sedan 2006 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt utgör männen 69 procent av de omkomna i olyckor och självmord sammantaget, och andelen omkomna kvinnor utgör 30 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.

Minskning av 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 2022 omkom ingen inom linjefart och ej regelbunden trafik. I det övriga flyget omkom 2 personer, jämfört med 11 personer året innan. Genomsnittsvärdet för perioden 2010–2022 är 6 personer per år. För allvarligt skadade är inrapporteringen till Transportstyrelsen för vissa delar av luftfarten frivillig och därmed ofullständig. Kön och ålder på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.

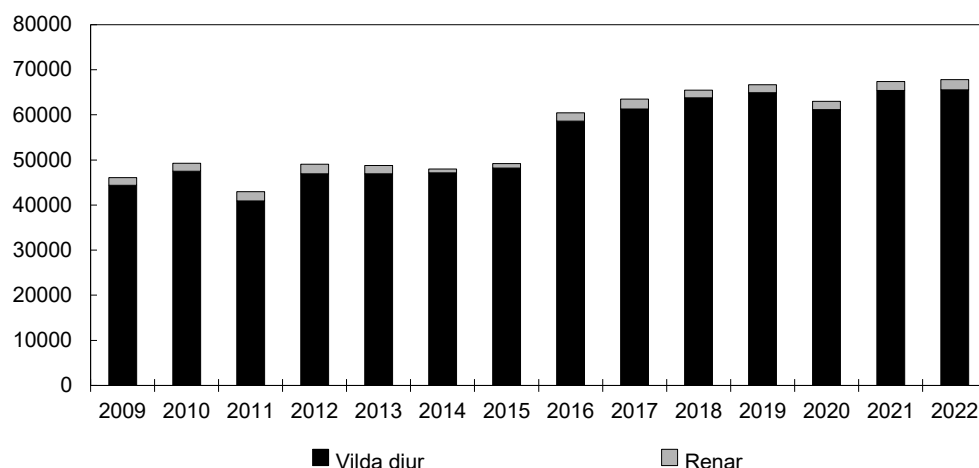
Antalet viltolyckor på en fortsatt hög nivå

De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009, och uppgick under 2022 till 67 825 olyckor vilket är en liten ökning jämfört med föregående år, se diagram 3.7. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2022 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 2022 till 47 531 vilket var en minskning med drygt 2 800 olyckor. 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 2022 till 6 728 djur vilket är en minskning med drygt 750 påkörningar, och strax under medelvärdet för antalet påkörningar de tre föregående åren. Rapporteringen omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur.

Diagram 3.7 Antal trafikolyckor med vilt respektive ren

Antal olyckor



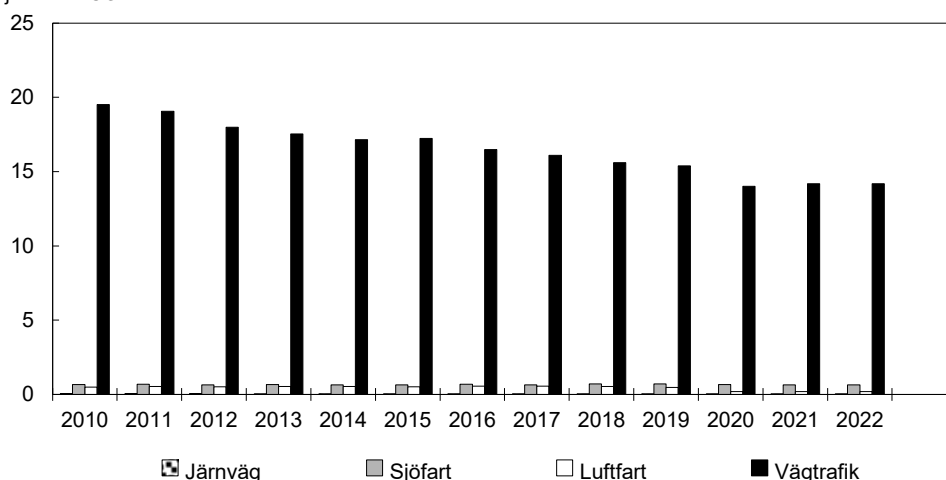
Källa: Trafikanalys.

Utsläpp av växthusgaser har minskat

Utsläpp från inrikes transporter har minskat

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 minskade utsläppen från inrikes transporter med 10 procent 2022 jämfört med 2021. Jämfört med 2010 är minskningen ca 34 procent, se diagram 3.8. Utsläppsminskningen 2022 beror framför allt på en ökad andel elbilar bland nyregistreringar och höjd reduktionsplikt. Andelen förnybar energi i vägtransportsektorn ökade under 2022 jämfört 2021, då den var 25 procent. Under 2022 var 54 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara och 32 procent elbilar, motsvarande siffror för 2021 var 43 procent respektive 18 procent. Den ökande andelen elbilar i nybilsregistreringen bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar minskade under 2022 till 67 g/km. År 2021 var utsläppen 88 g/km. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2022 till knappt 9 procent, jämfört med 6 procent 2021. Ökningen av antalet laddbara bilar beror bl.a. på EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon, det s.k. bonus–malus-systemet, och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur.

Utsläppen från inrikes flyg ökade mellan 2021 och 2022 med ca 69 procent enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket, men är fortfarande lägre än före pandemin. Slutliga siffror över växthusgasutsläppen redovisas av Naturvårdsverket i december 2023.

Diagram 3.8 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporterMiljoner ton CO₂-ekvivalenter

Källa: Naturvårdsverket.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om utbyggnaden av laddinfrastruktur (bet. 2020/21:TU16 punkt 9, rskr. 2020/21:409). Av tillkännagivandet följer att regeringen dels snarast bör återkomma till riksdagen med ett finansierat förslag till en satsning på elektrifiering av transportsektorn med en fungerande laddinfrastruktur i hela Sverige, dels bör sätta tydliga mål för 2030 för utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till vägar, rastplatser, tankställen, hamnar, företag och bostäder och dels bör arbeta aktivt inom ramen för EU för en harmonisering av elektrifiering av all infrastruktur (bet. 2020/21:TU16 s. 105 f.).

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 20 Allmän miljö- och naturvård, avsnitt 3.26.16, s. 105) att Klimatklivet, för bl.a. stöd till laddinfrastruktur, förstärks kraftigt. Regeringen föreslog vidare i propositionen att medel tillförs för att genomföra en elektrifieringsstrategi, i vilken regeringen tar ett helhetsgrepp om förutsättningarna för att möjliggöra en omfattande elektrifiering (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21 Energi, avsnitt 2.9.4, s. 36). I propositionen föreslog regeringen dessutom att tidigare aviserade stöd på 550 miljoner kronor under 2022 skulle tillföras insatser för att påskynda elektrifieringen av tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena och 50 miljoner kronor för stöd till publika stationer för snabbbladdning av elfordon för tillgänglighet längs större vägar (prop. 2021/22:1 utg.omr. 21 Energi, avsnitt 2.9.5, s. 38). Riksdagen fattade emellertid beslut om att bl.a. flytta anslaget för dessa satsningar till utgiftsområde 20 och inom det utgiftsområdet skapa ett nytt anslag benämnt Laddinfrastruktur som uppgår till 600 miljoner kronor (bet. 2021/22:MJU1, rskr. 2021/22:110). Efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 21 Energi avsnitt 2.9.10 s. 45), flyttades det aktuella anslaget tillbaka till utgiftsområde 21 (bet. 2022/23:NU3, rskr. 2022/23:78).

På uppdrag av regeringen redovisade Trafikverket den 30 november 2021 ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I förslaget redogjorde Trafikverket för hur det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021 borde ske. Trafikverkets förslag har remissbehandlats.

Elvägsutredningen överlämnade den 1 september 2021 betänkandet Regler för statliga elvägar (SOU 2021:73). Betänkandet har remissbehandlats.

Regeringen beslutade den 3 februari 2022 Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning för en fortsatt elektrifiering av

transportsystemet (I2022/00299 m.fl.). Strategin tydliggör regeringens inriktning för det fortsatta arbetet i 12 punkter och omfattar totalt 67 åtgärder som ska genomföras under åren 2022–2024.

Åtgärd 29 innebär att regeringen avser att ge Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig publik och icke-publik laddinfrastruktur samt tankinfrastruktur för vätgas.

Åtgärd 30 innebär att regeringen, som en del i framtagandet av det nämnda handlingsprogrammet, avser att initiera en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav på laddinfrastruktur. Avsikten är att översynen ska inkludera en bedömning av om styrmedlen är anpassade för att samlat uppnå en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur för att möjliggöra elektrifiering av vägtransporterna i hela landet samt om hänsyn tas till de olika förutsättningarna och behoven av laddinfrastruktur som finns för lätta respektive tunga fordon. Vid behov ska förslag lämnas på åtgärder som krävs för att användbarhet, tillräcklig kapacitet, redundans och tillförlitlighet i tank- och laddinfrastrukturen kan säkerställas och upprätthållas över tid.

För genomförandet av strategin har 20 miljoner kronor avsatts avseende 2022 och 35 miljoner kronor respektive 25 miljoner kronor avseende 2023 och 2024.

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

Den 10 februari 2022 gav regeringen Statens energimyndighet dispositionsrätt till 1 551 miljoner kronor på det nyinrättade anslaget 1:23 *Laddinfrastruktur* inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård (anslaget finns numera inom utgiftsområde 21 Energi, anslaget 1:10 *Laddinfrastruktur*). Vidare gav regeringen samma dag Statens energimyndighet i uppdrag att hantera ansökningar om och utbetalningar av statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter samt att samordna arbetet med informationsspridning och informera om kopplingar till andra stöd inom området. I samma beslut gav regeringen länsstyrelserna i uppdrag att, utifrån sin roll som regionala samordnare av arbetet med energiomställningen och minskad klimatpåverkan, för inkomna ansökningar bistå Statens energimyndighet med en bedömning om av om projekt är strategiskt viktiga för att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter (I2022/00352).

Vidare gav regeringen den 24 mars 2022 Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå ett avgiftssystem för statliga elvägar (I2022/00772). Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 8 november 2022 (LI2023/01296). Regeringen gav dessutom den 31 mars 2022 Trafikverket i uppdrag att fortsatt samordna innovationssamarbetet med Tyskland och Frankrike avseende elvägar (I 2022/00840). Trafikverket redovisade uppdraget den 1 november 2022 (LI2023/01295).

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

I enlighet med åtgärd 29 och 30 i Nationell strategi för elektrifiering – en trygg, konkurrenskraftig och hållbar elförsörjning (I2022/00299) gav regeringen den 28 juli 2022 Statens energimyndighet och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett

handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas (I2022/01562). Inom ramen för framtagandet av handlingsprogrammet ska Statens energimyndighet och Trafikverket genomföra en översyn av befintliga uppdrag, regelverk, statliga stöd, avdrag och krav i fråga om laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas. Översynen ska inkludera en bedömning av om det finns förutsättningar för att samlat uppnå en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur för att möjliggöra elektrifiering av vägtransporterna i hela landet samt om hänsyn tas till de olika förutsättningarna för och behoven av laddinfrastruktur som finns för lätta respektive tunga fordon. Den del av uppdraget som gäller frågan om översyn av styrmedel redovisades den 1 februari 2023. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 november 2023.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 21 Energi, avsnitt 2.9.10, s. 45) att 1,09 miljarder kronor skulle avsättas under 2023 för utbyggnad av laddinfrastruktur. Vidare beräknade regeringen att 1 miljard kronor ska avsättas för 2024 och 505 miljoner kronor för 2025 för samma ändamål. Enligt förslaget får medlen användas för utgifter för stöd till och investeringar i publika stationer för snabbaddning av elfordon för ökad tillgänglighet, redundans och kapacitetshöjning längs större vägar, stöd till publik laddning på allmän platsmark och infrastruktur för elektrifiering av tunga transporter genom statiskstationär laddning eller tankning samt för utbyggnad av infrastrukturen för ellastbilar i regionala nätverk och sammanhängande stråk mellan Sveriges större städer. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2022/23:NU3, rskr. 2022/23:78). Därutöver föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 20 Allmän miljö- och naturvård, avsnitt 3.26.16, s. 103) att 400 miljoner kronor skulle avsättas under 2023 för ytterligare investeringar i laddinfrastruktur på lokal och regional nivå genom Klimatklivet. I propositionen beräknade regeringen att 500 miljoner kronor ska avsättas för 2024 och 2025 för samma ändamål. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2022/23:MJU1, rskr. 2022/23:97).

Europaparlamentets och rådets förordning beslutad i juli 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU innebär bl.a. att medlemsstaterna ska säkerställa att publik laddinfrastruktur för vägfordon byggs ut både vad gäller omfattning och kapacitet till 2025, 2027 och 2030. Fastställda utbyggnadsmål finns också för landström i hamnar och elförsörjning på flygplatser till parkerade flygplan. Förordningen innehåller också bestämmelser om gemensamma tekniska specifikationer, bl.a. för laddinfrastruktur för att säkerställa driftskompatibilitet. I denna budgetproposition föreslås också förlängda och förstärkta satsningar på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon, se vidare utgiftsområde 21 Energi. Med detta är tillkännagivandet slutbehandlat.

Utsläpp från internationell luftfart ökar igen efter pandemin

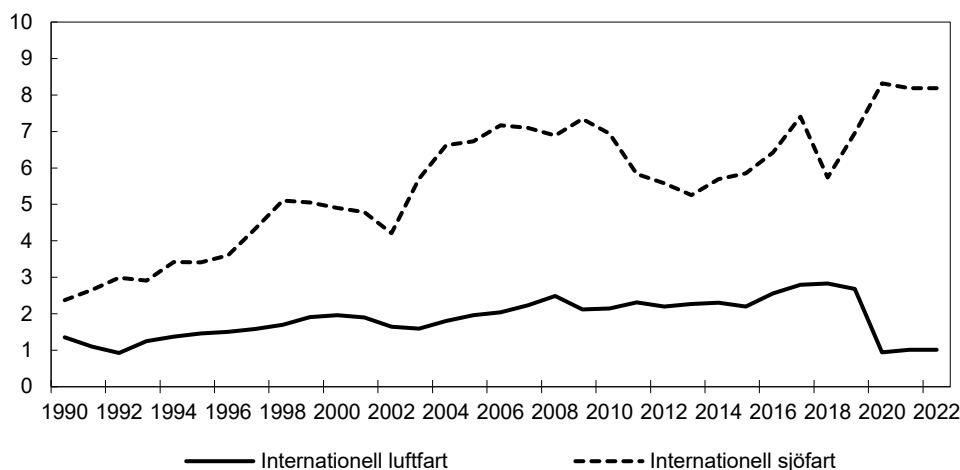
Preliminära beräkningar från Naturvårdsverket pekar mot att utsläppen från den internationella luftfarten ökade med ca 83 procent mellan 2021 och 2022 men fortfarande är lägre än utsläppen under 2019. Beräkningarna av utsläpp från internationell sjöfart är behäftade med stora osäkerheter men en metodutveckling för att förbättra kvaliteten pågår bland berörda myndigheter, se diagram 3.9.

Sverige har fortsatt varit aktivt inom EU och internationellt i syfte att minska den internationella luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan. Vid den internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) generalförsamling hösten 2022 beslutade världens länder att kollektivt verka för att den internationella luftfartens utsläpp av koldioxid ska vara nettonoll 2050. Inom ramen för EU:s stora lagstiftningspaket inom klimatområdet, Fit for 55, har det beslutats om skärpta krav på luftfarten i EU:s system för utsläpps-handel och att utsläpp från sjöfart ska inkluderas i systemet. FuelEU Maritime

kommer att stimulera användning av hållbara bränslen och utsläppsfri teknik inom sjöfarten genom att ställa krav på att minska växthusgasintensiteten från den energi som används av fartyg med 80 procent till 2050 jämfört med 2020. Vid den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) miljökommittémöte i juli i år antogs en skärpt strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan som innebär att de totala utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart ska vara nettonoll omkring 2050 med en stegvis minskning till 2030 och 2040.

Diagram 3.9 Utsläpp av växthusgaser från bunkring till internationella transporter

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Påverkan på människors hälsa och livsmiljö

Luftföroreningar minskar över tid

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Under 2022 uppmättes överskridanden av miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde i Umeå och Örnsköldsvik.

Antalet dygn då miljökvalitetsnormen för grova partiklar, PM₁₀, överskrids minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock vara ganska stor. År 2022 överskreds miljökvalitetsnormen (och därmed EU:s gränsvärde) i sex kommuner, Hedemora, Köping, Linköping, Visby, Västerås och Östersund, enligt data från Naturvårdsverket.

Buller är ett fortsatt problem med negativ påverkan på hälsan

Höga nivåer från trafikbuller medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Buller från väg- och spårtrafik i Sverige beräknas under ett år orsaka cirka 500 förtida dödsfall till följd av hjärtinfarkt och stroke. Övergripande bullerkartläggningar visar att cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid sin bostad, varav cirka 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Längs statlig infrastruktur finns drygt 20 000 bostäder och cirka 250 skolor som behöver utredas för behov av åtgärd på grund av höga bullernivåer.

Trafikverket genomförde under 2022 bulleråtgärder för totalt cirka 6 700 personer, varav för 1 300 personer längs statliga vägar respektive för 5 400 personer längs järnvägar. Det är nästan en fördubbling jämfört med 2021.

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 en god hälsa i befolkningen, se vidare utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg,

avsnittet Folkhälsopolitik. Andelen som använder fysiskt aktiv transport 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 2021. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var knappt 12 procent 2021.

Indikatorn andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla, redovisas inte som en central indikator, till skillnad från de två senaste åren. Det är en stor utmaning att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av aktiva transporter. Både Statens väg- och transportforskningsinstitut och Trafikanalys har arbetat med metodutveckling och genomfört pilotstudier med varierande resultat.

Under 2022 byggdes det 24 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. Under utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur, avsnittet God bebyggd miljö redovisas etappmålet inom miljömålen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Insatser för att minska påverkan på naturmiljö och kulturlandskap fortgår

Trafikverket har genomfört riktade miljöåtgärder för att åtgärda brister i befintlig infrastruktur. Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2022 jämfört med 2021.

Trafikverkets åtgärder har bidragit till landskapsanpassningen genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden samt främjat positiva värden. Effekterna är dock små i förhållande till transportsystemets totala påverkan på natur- och kulturvärden och transportinfrastrukturens landskapsanpassning har bedömts minskat något under 2022. Trafikutvecklingen tillsammans med olika förändringar i bl.a. viltstammarna har gjort att utvecklingen är totalt sett negativ. Under 2022 ökade genomförandet av riktade landskapsåtgärder jämfört med senare år. Trafikverket har under året fortsatt att satsa på passager för vilt och på arbetet med artrika miljöer. Utöver åtgärder i den fysiska miljön har Trafikverket bl.a. undersökt vilka faktorer som påverkar vägkanternas betydelse för pollinerande insekter samt genomfört forskning och metodutveckling gällande bekämpning av invasiva arter. I dag bedöms 52 procent av de artrika miljöerna i den svenska infrastrukturen vara påverkade av invasiva arter.

Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador, har bidragit till att minska påverkan på naturmiljön. Trafikverket arbetade under 2022 vidare med flera objekt. Under 2022 inventerades cirka 42 nya objekt. Antalet objekt som undersökts i olika faser har ökat med cirka 140 och antalet efterbehandlade objekt har ökat från 405 till 417. Antalet objekt som undersökts översiktligt eller detaljerat har ökat, men i något lägre takt än föregående år. Det finns även avtal med femton bolag om den s.k. miljögarantin. Vid Jernhusen AB:s bangårdar avslutades under 2022 flera större saneringsåtgärder och flera är i slutskedet. Totalt uppgick kostnaderna för förorenade områden 2022 till cirka 206 (240) miljoner kronor fördelat på 41 (15) miljoner kronor för Trafikverket och 165 (225) miljoner kronor för ersättning enligt miljögarantin.

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen. Nivåerna under senast rapporterat år, 2021, var ungefär desamma som året innan.

3.3.4 Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

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 2022–2033 är enligt riksdagens beslut 799 miljarder kronor i fasta priser (2021 års prisnivå), varav 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, se tabell 3.1.

Tabell 3.1 Anvisade anslagsramar för perioden 2022–2033

Miljoner kronor¹

Atgärdsområde i nationell plan	Belopp 2022–2033
Utveckling av transportsystemet²	437 000
Namngivna objekt	296 700
Stadsmiljöavtal	6 000
Trimnings- och miljöåtgärder	39 900
varav miljöåtgärder	11 550
Räntor och återbetalning av lån	25 700
Övrig utveckling	25 700
varav planering, stöd och utveckling	16 000
varav forskning och innovation	3 100
varav bidrag Inlandsbanan	2 100
varav bidrag Öresundsbrokonsortiet	4 500
Ekonomiska ramar för länsplaner	42 000
Ersättning till kommuner för drift av till icke statliga flygplatser³	1 000
Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur⁴	362 000
Vidmakthållande järnväg	165 000
varav drift, underhåll och trafikledning	163 700
varav forskning och innovation	1 300
Vidmakthållande väg	197 000
varav drift och underhåll	161 500
varav forskning och innovation	2 300
varav bärighetsåtgärder	18 200
varav bidrag drift av enskild väg	15 000
Statlig anslagsram för planperioden	799 000

¹ Beloppen är angivna i prisnivå 2021.

² Medlen anvisas på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

³ Medlen anvisas på anslag 1:6 Ersättning till kommuner för drift av till icke statliga flygplatser.

⁴ Medlen anvisas på anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

Källa: Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 dnr I2022/01294 m.fl.).

Utbetalningarna från Europeiska kommissionen via Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) uppgick 2022 till 794 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), bidrag till fordonsägare för fordonsutrustning på 201 miljoner kronor, Västlänken deletapp Centralen, tunnelarbete i järnvägstunneln på 180 miljoner kronor och Hamnbanan i Göteborgs inklusive ny järnvägsbro över Göta älv på 127 miljoner kronor.

Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 3.2. Den totala investeringsvolymen för 2022 ökade med ca 3,5 miljarder kronor jämfört med 2021, varav järnvägsinvesteringar har ökat kraftigast, med ca 1,5 miljarder kronor. Väginvesteringar ökade med ca 0,7 miljarder kronor jämfört med 2021 i löpande priser.

Tabell 3.2 Verksamhetsvolym för statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering

Miljoner kronor¹

År	Föregående nationella plan för perioden 2018–2029			Nu gällande nationella plan för perioden 2022–2033
	2019	2020	2021	2022
Nationell plan, verksamhetsvolym statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Järnväg	13 195	17 017	18 739	20 638
varav namngivna objekt	11 526	15 400	17 485	18 962
Väg	12 050	13 857	13 301	14 139
varav namngivna objekt	8 276	9 909	9 305	9 973
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfartsverket ²	255	196	424	432
varav namngivna objekt	239	151	333	396
Luffart, inkl. statlig medfinansiering ³	120	104	120	46
varav namngivna objekt	49	25	0	0
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 224	2 049	2 117	2 409
Miljöåtgärder ⁴	737	838	885	999
Planering investeringsåtgärder	120	111	110	129
Utbetalning av bidrag, stöd och statlig medfinansiering	2 514	2 281	3 353	4 170
varav investeringar i nationell och regional plan*	1 939	1 975	2 954	3 519
varav stadsmiljöavtal	575	306	399	651
Summa nationell plan, verksamhetsvolym	25 482	30 515	33 358	36 870
Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Namngivna objekt	1 304	1 400	1 020	1 003
Trimnings- och miljöåtgärder	1 075	1 061	844	851
Statlig medfinansiering	530	488	764	713

	Föregående nationella plan för perioden 2018–2029			Nu gällande nationella plan för perioden 2022–2033
Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar	2 909	2 949	2 628	2 567
Totalt nationell plan och länsplaner	28 391	33 464	35 986	39 437

¹ Beloppen är angivna i prisnivå 2021.

² 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 352 mnkr 2022 från extern part.

³ Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för, namngiven investering är medfinansiering av Sälens flygplats, statligt investeringsstöd till landningsbana.

⁴ Inklusive bidragsutbetalningar, huvudsakligen miljögarantier enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Källa: Trafikverkets årsredovisning samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2023/02286).

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 2022 beviljade Trafikverket ansökningar om stöd för stadsmiljöavtal på ca 2 400 miljoner kronor. För tidigare beviljade ansökningar betalades ca 651 miljoner kronor ut i stöd under 2022, varav 110 miljoner kronor avser den tillfälliga cykelförstärkning som gjordes efter förslag i budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22, bet. 2021/21:1, rskr. 2020/21:46) och i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:1, rskr. 2021/22:98). År 2021 uppgick utfallet för stadsmiljöavtal till 399 miljoner kronor, varav 31 miljoner kronor avser den särskilda cykelsatsningen nämnd ovan.

I tabell 3.1 visas utfallet för trimnings- och miljöåtgärder i den föregående nationella planen för perioden 2018–2029 för 2019–2021. Tabellen redovisar också utfallet 2022, det första året i den nu gällande nationella planen för perioden 2022–2033.

Redovisningen av såväl utfall från den föregående planen som för den nu gällande (2 117 miljoner kronor jämfört med 2 409 miljoner kronor) görs för att åskådliggöra utfallet över tid och indikerar även regeringens ökade ambitioner i den nu gällande planen jämfört med den föregående. Motsvarande framdrift för miljöåtgärder i den föregående planen var under 2021 ca 742 miljoner kronor och kan jämföras med 999 miljoner kronor för 2022 som är det första året i den nu gällande planen.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om längre och tyngre tåg (bet. 2021/22:TU9 punkt 17, rskr. 2021/22:229). Av tillkännagivandet följer att regeringen bör se till att det vidtas åtgärder för att, med stöd i de utredningar som har genomförts och de beslut som redan har fattats, säkerställa att längre och tyngre tåg skyndsamt tillåts på ett funktionellt och sammanhållet järnvägsnät i hela Sverige.

Den 7 juni 2022 fastställde regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). I planen finns 2,8 miljarder kronor reserverade för åtgärder som ska möjliggöra trafikering av tåg som är längre, tyngre och större. Av beloppet ska 736 miljoner kronor användas till åtgärder på sträckorna Hallsberg–Malmö/Göteborg. Resterande medel har ännu inte preciserats geografiskt. Mot bakgrund av redovisade förhållanden och pågående åtgärder anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Uppföljning av objekt som öppnades för trafik under 2022

Under perioden oktober 2021 och september 2022 öppnades sju objekt för trafik, varav två järnvägsinvesteringar och fem väginvesteringar.

Tabell 3.3 Objekt öppnade för trafik 2022

Trafikslag	Plantyp	Objektsnamn
Järnväg	Nationell plan	Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1
		Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan
Väg	Nationell plan	E14 Sundsvall–Blåberget
		E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats
		Väg 25 Boasjön–Annerstad
	Länsplan	Väg 642/678 Färjelägen Tynningöfärjan
		Väg 226 Huddingevägen, oskyddade trafikanter

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2022.

Den slutliga totala investeringskostnaden justerad med konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) för redovisade nationella objekt ovan uppgick sammanlagt till 3 860 miljoner kronor, och 150 miljoner kronor för objekten i regionala länsplaner.

Fem av sju objekt som öppnades för trafik under 2022 har ökat i kostnad, jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget har kostnaden för de objekt som öppnades för trafik 2022 ökat med en procent (motsvarande 34 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med KPI-KS. KPI-KS baseras på de genomsnittliga prisförändringarna i samhället. Förändringarna för objekten med ökad kostnad är i huvudsak en följd av innehållsförändringar och tilläggsarbeten. För de två objekten med ett lägre utfall bestod förändringen av lägre anläggningskostnad och ändrat innehåll jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som har skett till följd av den starka anläggningsbranschen, har objekten sammantaget en kostnadsökning på sju procent (346 miljoner kronor) jämfört med beräknad plankostnad.

Trafikverket följer upp lönsamheten för objekt fem år efter att de öppnats för trafik. Uppföljning av 13 namngivna objekt som öppnades för trafik 2017 visar att 9 objekt har uppnått den nytta som beskrevs vid fastställelse av dåvarande plan. För två objekt kunde en jämförelse inte göras och för två objekt uppnåddes inte den samhällsekonomiska nytta som beräknats.

Uppföljning av kostnader för pågående objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

Tabell 3.4 redovisar uppföljning och prognos över kostnaderna för nio pågående större namngivna investeringsobjekt i den nationella planen. För fem av de pågående, större namngivna investeringsobjekten i den nationella planen för perioden 2022–2033 bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka jämfört med plankostnaden. De tre största ökningarna bedömer Trafikverket blir på tre järnvägsobjekt: tunneln genom Varberg (13 procent), Ängelholm–Maria (11 procent) och Flackarp–Arlöv (16 procent).

Trafikverket har omnämnt ytterligare två objekt där en prognos lämnats, dels Västsvenska paketet (flera åtgärder), dels utbyggnaden av ERTMS (flera delsträckor). För båda dessa objekt är uppgifterna om de ingående delarnas kostnader kostnad inte redovisade. Dessa objekt kommer att särskilt följas upp av regeringen i den fortsatta framdriften.

Sedan tidigare har stora kostnadsökningar för objektet Ostlänken redovisats. Regeringen har gett Trafikverket ett särskilt uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken (I2022/02417).

Tabell 3.4 Prognosutveckling för större pågående projekt i nationell plan 2022–2033

Miljarder kronor

Objekt	Kostnad ¹ enligt prognos 2020-12-31	Kostnad ¹ enligt prognos 2021-12-31	Kostnad ² enligt planbeslut 2022–2033	Kostnad ² enligt prognos 2022-12-31
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping	54,1	83,0	91,4	91,4
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälardalen)	19,3	24,6	25,5	25,5
Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	5,1	6,3	6,9	7,8
Olskroken, Planskildhet	4,0	4,0	4,3	4,3
Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår	4,1	4,5	4,2	4,9
Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	3,7	3,7	3,8	3,9
Förbifart Stockholm	37,7	37,7	41,7	41,7
E4/E12 Umeå/Umeåprojektet	2,6	2,6	2,7	2,7
Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inklusive Romaresväg)	2,8	2,8	2,9	3,2

¹ Prisår 2017.² Prisår 2021.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2020–2022.

Uppföljning av länsplaner för regional infrastruktur

I tabell 3.5 visas hur stor andel av länsplanerna som genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län. Trafikverket planerar genomförandet av länsplanerna i fyraårsperioder, med målet att utfallet över fyraårsperioden ska vara så jämnt fördelat som möjligt mellan regionerna. Vissa år kan utfallet för en specifik region ligga långt över plan vilket bl.a. kan bero på att ett större projekt i en viss region av effektivitets-skäl behöver genomföras i sin helhet. För några län är utfallet lågt, dels på grund av försenade underlag för att starta produktionen, dels på grund av att det krävts omtag i objekt, vilket gjort att de behövt senareläggas. Ytterligare en anledning till ett lågt utfall i vissa län är att länsplanerna för 2022–2033 fastställdes först i slutet av 2022, och planeringen har därför inte hunnit anpassas till de nya planerna.

Tabell 3.5 Uppföljning för länsplaner för regional transportinfrastruktur perioden 2022–2033

Miljoner kronor

Region	Andel av planen 2022–2033 som genomförts år 2022 ¹	Anslagsram per län enl. Nationell plan 2022–2033 ²	Planerad genomförand-nivå 2022–2025	Procentuell andel genomfört under perioden 2022–2025	Procentuell andel genomfört för hela planperioden
Stockholm	460	9832	3303	14%	5%
Uppsala	79	1901	656	12%	4%
Södermanland	58	1148	590	10%	5%
Östergötland	95	1680	587	16%	6%
Jönköping	29	1581	626	5%	2%
Kronoberg	78	881	142	55%	9%
Kalmar	95	1068	393	24%	9%
Gotland	1	257	106	1%	0%
Blekinge	18	610	284	6%	3%
Skåne	193	5095	1723	11%	4%
Halland	33	1364	488	7%	2%
Västra Götaland	278	7339	2785	10%	4%
Värmland	64	1151	334	19%	6%
Örebro	115	1181	368	31%	10%
Västmanland	28	949	351	8%	3%

Region	Andel av planen 2022–2033 som genomförts år 2022 ¹	Anslagsram per län enl. Nationell plan 2022–2033 ²	Planerad genomförandnivå 2022–2025	Procentuell andel genomfört under perioden 2022–2025	Procentuell andel genomfört för hela planperioden
Dalarna	85	1294	169	50%	7%
Gävleborg	28	1093	327	9%	3%
Västernorrland	47	1020	208	23%	5%
Jämtland	20	598	40	50%	3%
Västerbotten	30	1054	340	9%	3%
Norrbottnen	62	931	40	155%	7%

¹ Andel av planen som genomfört 2022 anges i löpnade priser.

² Anslagsramar anges i 2021 års prisnivå.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2022.

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 påverkades under 2022 av omvärldsläget. Det har framför allt medfört kraftiga ökningar av priser på bränsle och insatsvaror samt vissa brister i materialförsörjningen. Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten under 2022 framgår av tabell 3.6.

Tabell 3.6 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2018	2019	2020	2021	2022
Drift och underhåll av vägar	10 663	11 621	11 978	12 207	13 250
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 184	1 231	1 242	1 484	1 533
Bidrag för drift av enskild väg	1 126	1 211	1 273	1 308	1 309
Drift, underhåll och trafikledning järnväg	8 150	9 320	12 605 ¹	14 784 ²	14 764
Forskning och innovation	179	235	311	295	298
Totalt	21 302	23 618	27 409	30 078	31 154

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 har påverkats av omvärldsläget

Under 2022 ökade verksamhetsvolymen för vägunderhåll jämfört med föregående år. Under året fortsatte Trafikverket att genomföra åtgärder till följd av de tidigare genomförda satsningarna 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 åtgärder inom beläggnings-, belysnings-, avvattnings- och brounderhåll. Åtgärderna utfördes över hela landet och det har minskat riskerna för tillfälliga restriktioner avseende t.ex. vägnätets bärighet och avbrott i vägbelysningen.

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 3.7. 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 har en snabbare nedbrytning och därför behöver mer underhåll än mindre trafikerade vägar. Under 2022 steg priset på insatsvaran bitumen kraftigt vilket har medfört ökade kostnader för verksamheten. Det har även förekommit störningar i materialförsörjning. Det har medfört att färre åtgärder har kunnat genomföras inom budgetramarna.

Tabell 3.7 Nedlagda kostnader förebyggande belägningsåtgärder för respektive vägtyp

Kronor per kvadratmeter väg per år

Vägtyp	Andel av total vägyta, procent	Trafikarbete, procent	2018	2019	2020	2021	2022
Vägar i storstadsområden	2	12	7	7	9	9	9
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	18	40	4	4	6	5	6
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	28	31	5	5	5	4	5
Övriga för näringslivet viktiga vägar	28	12	2	3	2	2	3
Vägar som är viktiga för landsbygden	4	1	2	1	2	3	3
Övriga vägar	20	4	2	2	2	2	2
Totalt	100	100	3	3	4	4	4

I samband med revideringen av den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 bytte Trafikverket benämning på två vägtyper. Storstadsvägar ändrades till Vägar i storstadsområden och Lågtrafikerade vägar ändrades till Övriga vägar. Det är endast namnet som har bytts och innehållsmässigt är vägtyperna jämförbara med tidigare år.

Källa: Trafikverket.

Vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten under vintermånaderna. Kostnaden för vinterväghållningen under 2022 var 2 376 miljoner kronor vilket är drygt 200 miljoner kronor högre än 2021. De ökade kostnaderna beror främst på ökade priser på drivmedel.

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 ca 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 2022–2033 har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en fortsatt successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2022 ytterligare ca 2 500 kilometer vägar för BK4, utöver de ca 31 000 kilometer vägar som redan tidigare öppnats för trafik. Även under 2023 fram till och med april har ytterligare ca 1 600 kilometer vägar öppnats upp. Detta innebär sammantaget att ca 37 procent av det statliga vägnätet öppnats för BK4.

Järnvägsunderhållet på fortsatt höga nivåer

För att hålla järnvägsnätet tillgängligt och säkert för användarna genomförs underhåll av bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar. Anslagsnivån till järnvägsunderhåll ligger på en fortsatt hög nivå och ökade under 2022. Det har medfört att många angelägna underhållsåtgärder har kunnat genomföras och under 2022 genomförde Trafikverket fler planerade arbeten i järnvägsanläggningen än något tidigare år. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt har underhållet prioriterats på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens

slutanvändare. Under 2022 ökade andelen förebyggande åtgärder, såsom reinvesteringar, komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Förebyggande underhållsåtgärder är generellt sett billigare att genomföra än akut avhjälpande underhåll. Exempel på större reinvesteringar som genomfördes under 2022 är spårbyte på Ådalsbanan, Viskadalsbanan samt Södra och Västra stambanan. Även spårväxlar har bytts ut i samband med spårbytena. Byte av kontaktledningar och andra åtgärder i elanläggningar har utförts på ett flertal ställen.

Tabell 3.8 visar antalet kronor per tågkilometer för 2018–2022 och antalet kronor per spårmeter för underhåll och reinvesteringar under 2022 (tågkilometer motsvarar trafikering). Antalet kronor per tågkilometer är högre på bantypen övriga för näringslivet viktiga banor 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 2022 var spår- och brobyten på övriga för näringslivet viktiga banor. 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 3.8 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Kronor per tågkilometer per år

Bantyp	Miljoner tågkilometer 2022	Andel, procent	Spårkilometer	Andel, procent	Kronor per spårmeter 2022	2018	2019	2020	2021	2022
Storstad	36,1	24	1 409	10	744	36	38	49	38	29
Större stråk	59,8	40	4 328	30	621	33	28	24	31	45
Godstransporter och resandetrafik	39,7	27	4 538	31	527	41	51	54	43	60
Dagliga resor och arbetspendling	11,9	8	2 015	14	598	51	57	95	133	101
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,1	1	1 466	10	569	276	244	409	378	730
Ringa eller ingen trafik	0,0	0	311	2	45	0	0	0	0	0
Rangerbangårdar	0,6	0	323	2	1121	482	473	662	1004	656
Övriga bangårdar	0,0	0	177	1	418	0	0	0	0	0
Totalt	149,2	100	14 567	100	591	42	43	50	51	58

Källa: Trafikverket.

Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Det övergripande transportpolitiska målet bedöms inte ha uppnåtts. Under 2022 påverkades måluppfyllelsen fortsatt av följderna av pandemin, men även av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och ekonomiskt svårare tider.

Det finns fortfarande relativt stora geografiska variationer vad gäller tillgänglighet. Det gäller både hur lätt det är att nyttja transportsystemet och hur enkelt det är nå önskade målpunkter. Även om transporterens växthusgasutsläpp har minskat över tid, har takten inte varit tillräckligt hög för att transportförsörjningen ska anses vara långsiktigt hållbar. Det sker dock en positiv utveckling av trafiksäkerheten och avseende utsläpp från transporter, mycket tack vare en ökande elektrifiering, men utsläppen behöver också minska i större omfattning. Transportförsörjningen bedöms inte vara samhällsekonomiskt effektiv, då transportköparen i många fall inte betalar för alla de kostnader som transporten orsakar. Regeringen bedömer att utvecklingen

under 2022 i sin helhet inte har lett till en mer samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Tillgängligheten bedöms sammantaget vara oförändrad jämfört med när målen antogs, men både den interregionala och internationella tillgängligheten har försämrats. Transportsystemets tillförlitlighet försämrades under 2022 genom fler totalstopp i vägtrafiken och minskad punktlighet i järnvägs- och flygtrafiken. Även transportsystemets standard har försämrats och många vägar har i dag en standard som är lägre än den avsedda. Transportkostnaderna har samtidigt stigit och den ekonomiska överkomligheten bedöms ha minskat. Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha förbättrats i sin helhet sedan målen antogs, även om transportbranschens ekonomiska villkor över tid har haft en positiv utveckling. Användbarheten för alla i transportsystemet bedöms vara på en liknande nivå som när målen antogs även om det finns en positiv utveckling när det gäller tillgängliga hållplatser och bytespunkter regionalt. Jämställdheten är över lag oförändrad, men det sker en gradvis förändring där skillnaderna i bilinnehav och körkortsinnehav mellan män och kvinnor minskar. Regeringen bedömer mot ovanstående bakgrund att funktionsmålet sammantaget har haft en negativ utveckling sedan det antogs och konstaterar att det är bekymmersamt.

Antalet omkomna i transportsystemet som helhet minskade under 2022 och har sedan 2007 minskat med 38 procent. Under 2022 ökade antalet omkomna i vägtrafiken något, medan antalet omkomna i bantrafiken minskade. Regeringen bedömer att utvecklingen i sin helhet utvecklas på ett sätt som gör att etappmålet för trafiksäkerhet till 2030 kan nås.

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter fortsätter att minska, men utvecklingstakten är inte tillräcklig för att det ska vara troligt att etappmålet för 2030 ska nås i tid eller för att transportsektorns utsläpp ska vara i princip noll till 2045. Luftkvaliteten förbättras, men en allt större andel av befolkningen bor i tätorter där utsatthet för buller och luftföroreningar kvarstår. De fysiskt aktiva transporterna ligger på en låg nivå och minskar över tid. Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2022 jämfört med 2021. Även om utvecklingen går i rätt riktning när det gäller ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp bedömer regeringen mot denna bakgrund att hänsynsmålet inte i sin helhet utvecklades i rätt riktning under 2022.

3.4 Politikens inriktning

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Detta skapar tillgänglighet för människor i hela landet, bidrar till stärkt konkurrenskraft, ökat bostadsbyggande, minskad miljöpåverkan och har en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Villkoren för att kunna bo, leva och verka i hela landet behöver förbättras. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet bilda familj ska finnas oavsett om man bor i storstad, småstad eller landsbygd. En förutsättning för det är att förbättra transportinfrastrukturens tillstånd och funktion. Regeringen kommer därför att prioritera att fortsätta förbättra den befintliga infrastrukturen, reparera där det behövs och förvalta de gemensamma resurserna på bästa sätt. Åtgärder i järnvägsnätet bör i första hand underlätta för arbetspendling och godstrafik. Detta stärker jobb och tillväxt i hela landet.

Ökat underhåll och fortsatta investeringar gör det möjligt att bo, leva och verka i hela landet

Tillgängligheten och framkomligheten behöver upprätthållas och den negativa utvecklingen av vägarnas standard behöver vändas. Behovet av underhåll av transportinfrastrukturen är stort. Regeringen prioriterar att vårda den befintliga statliga transportinfrastrukturen och ytterligare prioritera underhållet, vilket är både samhälls-ekonomiskt lönsamt, har stor påverkan på transportsystemets funktionalitet och skapar arbetstillfällen som bidrar till att hålla upp sysselsättningen under en lågkonjunktur. För att minska det eftersatta vägunderhållet föreslår regeringen extra resurser för underhåll av statliga såväl som enskilda vägar.

Regeringen anser att det är problematiskt att det sker kostnadsökningar i infrastrukturprojekt. Det är viktigt att de medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med kostnadsreducerande åtgärder och kostnadskontroll för att planerade infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras och därigenom bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

En viktig faktor för ett effektivt underhåll av järnvägar är att marknaden för järnvägsunderhåll fungerar och att marknadsaktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. En tät samverkan mellan Trafikverket, transportföretag, transportköpare och underhållsföretag är nödvändig för att möjliggöra en sådan utveckling. Regeringen kommer under 2024 att nära följa Trafikverkets arbete med att stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägs-trafiken.

Regeringen har nyligen påbörjat arbetet mot en ny nationell plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2026–2037 genom att som ett första steg ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås. Under nästa år avser regeringen att lämna en infrastrukturproposition med ekonomiska ramar för planperioden. Parallellt avser regeringen att fortsätta det strategiska arbetet med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna.

Det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst strategiska och samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder som främjar den industriella gröna omställningen i norra Sverige. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 finns bl.a. åtgärder för att effektivisera och öka kapaciteten i norra Sveriges transportinfrastruktur. Regeringen avser att utarbeta en strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län, se vidare utgiftsområde 24 Näringsliv.

Regeringen avser att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Utfasningen sker genom att inga nya ansökningar beviljas, se även utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik.

Elektrifiering och effektivisering när transporterna ska ställas om

Väl fungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för jobb och ekonomisk utveckling. För att vara konkurrenskraftigt i framtiden behöver näringslivet ges förutsättningar att snabbt ställa om transporterna till fossilfrihet. Satsningar på

elektrifiering och effektivare transporter skapar möjligheter till fler jobb och en starkare ekonomi i hela landet.

Elektrifiering är central för att minska utsläppen i transportsektorn. Regeringen har tillsatt en utredning för att utreda hur hinder för elektrifiering av transporter kan undanröjas (dir. 2023:80) och beslutat om flera uppdrag åt bl.a. Trafikanalys och Transportstyrelsen som handlar om att skapa förutsättningar för en snabb elektrifiering. Regeringen kommer noga att följa utredningen och myndigheternas arbete. Regeringen föreslår samtidigt att Transportstyrelsens regelutvecklingsverksamheter förstärks för att myndigheten ska ges förutsättningar att hantera en ökad mängd uppgifter mot bakgrund av bl.a. EU-reglering, elektrifiering, omvärldsläget och den snabba teknikutvecklingen.

Regeringen föreslår även en förstärkt och förlängd klimatpremie för bl.a. eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon. Regeringen avser även att genomföra en översyn av stödberättigade fordonstyper. En ny satsning görs också på en klimatpremie för lätta eldrivna lastbilar, se vidare utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur. Vidare förlängs och förstärks satsningarna på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon, se vidare utgiftsområde 21 Energi, samt anslaget för klimatinvesteringar, se vidare utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur. För att ytterligare påskynda omställningstakten av fordonsflottan införs en tillfällig skrotningspremie för den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil, se vidare utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur. Regeringen avser även att genomföra en bred översyn av skattevillkoren för lågutsläppsbilar. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen med en klimatpolitisk handlingsplan, där inriktningen för arbetet med transportsektorns omställning utvecklas och regeringen föreslår att medel avsätts för analys och förberedelser av styrmedel och åtgärder, se vidare utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

Ökat fokus på beredskap, robusthet och säkerhet

Det civila försvaret och krisberedskapen på transportområdet behöver ytterligare stärkas för att bättre kunna möta det försämrade säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa. De regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera. För att långsiktigt säkerställa att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar föreslår regeringen att det statliga driftstödet till de regionala icke statliga flygplatserna ska förstärkas. Regeringen föreslår därför att ytterligare medel avsätts för bidrag till ägare, som t.ex. kommuner och regioner, för driftstöd till de regionala icke statliga flygplatserna. Inriktningen är att det statliga bidraget för driftstödet kommer att villkoras och att flygplatserna behöver uppfylla villkoren för att få del av stödet. Trafikverket föreslås få resurser för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser samt kompenseras för avgiftsbortfall för flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster. Regeringen avser att fortsätta det strategiska arbetet avseende flygets konkurrenskraft.

Av beredskapsskäl ser regeringen behov av att fortsatt analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland och ser därför fram emot att ta del av den analys som Trafikverket har fått i uppdrag att genomföra. Regeringen avser även att fortsätta det strategiska arbetet avseende sjöfartens konkurrenskraft.

Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att kunna säkerställa utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Det nuvarande komplexa och svårförvaltade systemet innebär en hög risk för avbrott. Vägtrafikregistret måste vara tillgängligt dygnet runt för att försörja myndigheter, företag och enskilda med uppgifter de är beroende av, bl.a. inom områdena fordon, körkort och tillsyn av yrkestrafik.

Regeringen föreslår därför att Transportstyrelsen tilldelas ytterligare medel för detta ändamål.

Transportstyrelsen föreslås få medel för att stärka tillsynen på transportområdet enligt den reglering som finns om säkerhetsskydd och den s.k. NIS-regleringen som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem hos leverantörer av samhällsviktiga eller digitala tjänster samt på sjöfartsområdet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att varning och återkallelse av körkort för trafikbrott och trafikförseelser kan ske snabbt. Samtidigt måste körkortet återlämnas utan dröjsmål när grund för återkallelse saknas. Till följd av en ökad hantering hos de rättsvårdande myndigheterna har mängden ärenden som kräver ingripanden mot körkort ökat kraftigt. Transportstyrelsen föreslås därför tilldelas medel för detta arbete.

3.5 Budgetförslag

3.5.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.9 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2022	Utfall	29 277 412	Anslagssparande	8 052 039
2023	Anslag	34 467 991 ¹	Utgiftsprognos	35 438 955
2024	Förslag	36 867 072		
2025	Beräknat	41 534 851 ²		
2026	Beräknat	48 478 850 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 38 318 546 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 43 139 630 tkr i 2024 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- 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,

- 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 3.10 Utveckling av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagposter

Tusental kronor

	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Trafikverkets disposition	29 168 615	33 930 266	34 971 226	35 486 418	39 646 227	47 372 150
Större investeringar i nationell plan ¹	18 628 550	21 237 457	21 761 377	22 523 270	26 184 918	31 777 811
Väginvesteringar	4 123 841	3 122 051	4 058 912	4 595 721	5 314 277	6 560 649
Järnvägsinvesteringar	14 108 738	17 049 050	16 542 465	15 989 833	18 411 955	23 744 750
Sjöfartsinvesteringar	395 971	1 066 356	1 160 000	1 937 716	2 458 686	1 472 411
Övriga investeringar	3 995 937	4 086 199	4 990 000	4 088 214	4 053 476	5 465 986
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	3 339 174	3 311 199	3 990 000	3 595 664	3 858 109	4 715 266
Stadsmiljöavtal	656 763	775 000	1 000 000	492 550	195 367	750 720
Investeringar i regional plan	2 566 349	3 541 998	3 070 000	3 713 700	3 957 461	4 380 437
Övrig verksamhet	2 233 392	2 673 958	2 798 960	2 866 458	2 922 928	3 005 390
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 300 450	1 408 763	1 529 346	1 478 991	1 580 789	1 638 210
Forskning och innovation	383 922	661 724	663 278	693 954	714 484 ²	737 779 ²
Bidrag (Öresundsbron, IBAB)	549 020	603 471	606 336	693 512	627 656	629 400
Civilt försvar	126 564	391 300	390 889	383 402	429 068	224 152
Räntor och återbetalning av lån ³	1 617 823	1 999 354	1 960 000	1 911 375	2 098 375	2 518 375
Väg	271 074	298 893	290 000	300 668	295 668	345 668
Järnväg	1 346 749	1 700 461	1 670 000	1 610 707	1 802 707	2 172 707
Kammarkollegiets disposition⁴	1 018	965	2 500	0	0	0
Regeringskansliets disposition	4 577	0	0	0	0	0
Totalförsvarsöverens- kommelse samt medel för isbrytare ⁵						
Transportstyrelsens disposition	32 503	39 908	40 947	49 131	53 321	53 837

	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Luffartsverkets disposition	35 586	83 774	75 000	97 357	125 908	137 666
Sjöfartsverkets disposition	33 090	413 478	83 610	1 234 166	1 709 395	915 197
Summa	29 275 389	34 468 391	35 173 283	36 867 072	41 534 851	48 478 850

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

² Medel för forskning och innovation har fr.o.m. 2023 överförts från anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Kvarstår en teknisk justering för 2025 och 2026 som uppgår till -1 204 tkr respektive -1 248 tkr.

³ Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta på 2,05 procent 2024, 2,25 procent 2025 och 2,93 procent 2026. 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 3.15. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

⁴ En permanent flytt av medel som tidigare använts av vissa myndigheter för rättegångskostnader m.m. till andra utgiftsområden föreslås fr.o.m. 2024.

⁵ Fördelningen av medel för civilt försvar mellan Trafikverket, Transportstyrelsen, Luffartsverket och Sjöfartsverket för 2025 och 2026 är endast indikativ och kan komma att justeras om behov uppstår.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.11 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	34 468 391	34 468 391	34 468 391
Pris- och löneomräkning ²	2 989 180	6 158 306	7 633 550
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-590 498	908 157	6 376 910
<i>varav BP24³</i>	<i>-91 800</i>	<i>-391 800</i>	<i>-641 800</i>
– Omfördelning av driftsstöd	-2 300	-2 300	-2 300
– Flytt av medel för rättegångskostnader	-5 000	-5 000	-5 000
– Avveckling av stadsmiljöavtal	-50 000	-350 000	-600 000
– Ersättning avseende icke statliga flygplatser	-34 500	-34 500	-34 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	36 867 072	41 534 851	48 478 850

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår en omfördelning av medel som hittills utbetalats till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur* till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Anslaget minskas därför med 2 300 000 kronor från och med 2024.

Regeringen föreslår en permanent omfördelning av medel som hittills utbetalats till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur* till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Anslaget minskas därför med 34 500 000 kronor från och med 2024.

Regeringen föreslår en permanent flytt av medel som tidigare har använts av vissa myndigheter för rättegångskostnader m.m. Anslaget minskas därför med 5 000 000 kronor från och med 2024. Samtidigt ökas anslaget 2:1 *Konsumentverket* inom utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik med 3 000 000 kronor, anslaget 2:2 *Arbetsdomstolen* inom

utgiftsområde 14 Arbetsmarknad och arbetsliv med 250 000 kronor och anslaget 2:1 *Diskrimineringsombudsmannen* inom utgiftsområde 13 Jämställdhet och nyanlända invandrares etablering med 1 750 000 kronor. Ovanstående omfördelning föreslås även innebära att den del av anslagets ändamål som avser utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m. utgår.

Regeringen föreslår att stadsmiljöavtalen fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas. Anslaget minskas därför med 50 000 000 kronor 2024, 350 000 000 kronor 2025 och 600 000 000 kronor per år 2026 och 2027.

Vidare föreslås delar av ändamålet som rör ärendehantering avseende körkort med villkor om alkoholändras. Detta genom att delen om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse utgår. Bakgrunden är att den försöksverksamhet som avses har upphört sedan tidigare.

Regeringen föreslår att 36 867 072 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 41 534 851 000 kronor respektive 48 478 850 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 157 000 000 000 kronor 2025–2050.

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 den 1 januari 2024 är 3,30 procent, vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority).

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. 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. Bemyndigandet föreslås därför vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under

2024 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 157 000 000 000 kronor 2025–2050.

Tabell 3.12 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2050
Ingående åtaganden	97 251 021	101 162 862	112 469 475			
Nya åtaganden	22 342 914	34 027 981	65 335 593			
Infriade åtaganden	-18 431 073	-22 721 368	-21 198 787	-30 135 308	-21 453 566	-105 017 407
Utestående åtaganden	101 162 862	112 469 475	156 606 281			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	115 900 000	130 918 874	157 000 000			

Låneram för samhällsinvesteringar

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2024 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 71 000 000 000 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 omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.13 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.

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. Enligt den s.k. Stockholms-

överenskommelsen ska överskottet från de trängselskatter som tas ut huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Ett liknande upplägg föreligger för de objekt som omfattas av Västsvenska paketet. För att finansiera utbyggnaden upptas även lån i Riksgäldskontoret för den del av den årliga produktionen som inte kan finansieras av överskottet från trängselskatter. Överskott kommande år kommer därefter att användas för att finansiera amortering av de lån som tagits upp för byggandet av Förbifart Stockholm och de objekt som lånefinansieras inom ramen för det Västsvenska paketet. För att kunna möta behovet av medel för planerade investeringar som finansieras med lån, inom framför allt Stockholmsregionen och Västsvenska paketet, behöver låneramen inklusive tidigare upplåning uppgå till 71 000 000 000 kronor.

Tabell 3.13 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	Skuld							UB
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028– 2033	2033
Broinvesteringar	14	-1	-1	-1	-1	-1	-8	0
EI- och Tele anläggningar	4 722	-186	-186	-186	-186	-186	-1 116	2 676
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	40	-40	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	2 923	-240	-240	-240	-240	-240	-1 403	320
Prioriterade järnvägsprojekt	10 925	-617	-617	-617	-617	-617	-3 702	4 138
Botniabanan	11 521	-429	-429	-429	-429	-429	-2 574	6 802
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	0	15	5	16	8	-8	36
CEF-finansiering Göteborgs hamn	360	-360	0	0	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	30 505	-1 873	-1 458	-1 468	-1 457	-1 465	-8 811	13 972
E4 Sundsvall	938	-47	-45	-46	-25	-28	-222	525
Rv 50 Motala-Mjölby	345	-17	-16	-15	-10	-10	-85	192
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 283	-64	-61	-61	-35	-38	-307	717
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	-178	0	0	0	0	0	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	7 613	120	-350	-640	-425	186	-1 889	4 615
Skurubron	617	217	-12	-30	-21	-21	-136	614
Investeringar i Stockholmsregionen	14 148	6 545	4 551	3 462	3 037	2 007	3 554	37 304
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	22 556	6 704	4 189	2 792	2 591	2 172	1 529	42 533
Summa	54 344	4 767	2 670	1 263	1 099	669	-7 589	57 221

Tabell 3.14 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	...2033 ¹
Broinvesteringar	14	13	11	10	9	7	6	0
El- och Tele anläggningar	4 722	4 536	4 350	4 164	3 978	3 792	3 606	2 676
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	40	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	2 923	2 683	2 443	2 203	1 963	1 723	1 483	320
Prioriterade järnvägsprojekt	10 925	10 308	9 691	9 074	8 457	7 840	7 223	4 138
Botniabanan	11 521	11 092	10 663	10 234	9 805	9 376	8 947	6 802
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	0	15	20	36	44	48	36
CEF-finansiering Göteborgs hamn	360	0	0	0	0	0	0	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	30 505	28 632	27 173	25 705	24 248	22 782	21 313	13 972
E4 Sundsvall	938	891	846	800	775	747	717	525
Rv 50 Motala-Mjölby	345	328	312	297	287	277	266	192
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 283	1 219	1 158	1 097	1 062	1 024	983	717
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	0	0	0	0	0	0	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	7 613	7 733	7 383	6 743	6 318	6 504	7 408	4 615
Skurubron	617	834	822	792	771	750	729	614
Investeringar i Stockholmsregionen	14 148	20 693	25 244	28 706	31 743	33 750	34 310	37 304
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	22 556	29 260	33 449	36 241	38 832	41 004	42 447	42 533
Summa	54 344	59 111	61 780	63 043	64 142	64 810	64 743	57 222

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2022–2028 samt 2033. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2029 till 63 650 miljoner kronor, 2030 till 64 022 miljoner kronor, 2031 till 61 996 miljoner kronor och 2032 till 59 118 miljoner kronor.

Tabell 3.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	Utfall		Prognos					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	...2033 ¹
Lån i Riksgäldskontoret								
Räntor vägar	27	50	50	50	60	60	55	18
Amorteringar vägar	244	240	240	240	240	240	240	202
Räntor järnväg	61	253	253	298	308	318	363	273
Amortering järnväg	780	803	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan	72	180	180	230	230	240	270	230
Amortering Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429
Ränta Arlandabanan								
Villkorslån	5	15	15	20	20	20	25	25
Totalt anslagsbelastning	1 618	1 970	1 970	2 070	2 090	2 110	2 185	1 980

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2022–2028 och 2033. Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2029 till 2 195 miljoner kronor, 2030 till 2 160 miljoner kronor, 2031 till 2 100 miljoner kronor och 2032 till 2 050 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 investeringsvolymerna 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 39 089 miljoner kronor under 2024, se tabell 3.16.

Tabell 3.16 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat	Summa
	2022	2023	2024	2025	2026	2024–2026
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	34 133	35 020	31 744	32 590	36 129	100 463
Järnväg nationell plan	20 341	19 415	17 470	18 840	20 910	57 220
Järnväg regional plan	32	173	128	140	359	627
Väg nationell plan	11 473	12 794	11 445	10 654	11 563	33 661
Väg regional plan	2 287	2 638	2 701	2 956	3 298	8 955
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>32 822</i>	<i>33 698</i>	<i>30 898</i>	<i>31 694</i>	<i>35 130</i>	<i>97 722</i>
– väganläggningar	13 191	15 066	14 004	13 474	14 712	42 190
– järnvägsanläggningar	19 630	18 632	16 894	18 221	20 418	55 533
Finansiering av anskaffning och utveckling	34 133	35 020	31 744	32 590	36 129	100 463
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 872	25 204	23 633	26 977	29 735	80 345
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk		821	54			

	Utfall 2022	Prognos 2023	Budget 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Summa 2024– 2026
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	403			27	424	451
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	855	363	61	352	642	1 056
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	8 522	8 275	5 902	3 462	3 037	12 400
Bidrag/medfinansiering	1 659	1 124	2 148	1 773	2 290	6 211
Vidmakthållande av befintliga investeringar	6 728	8 376	7 346	7 672	8 628	23 646
Reinvesteringar i järnvägar	3 914	5 451	5 101	5 297	6 468	16 866
Reinvesteringar i vägar	2 814	2 925	2 245	2 374	2 160	6 779
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>7 004</i>	<i>8 376</i>	<i>7 346</i>	<i>7 672</i>	<i>8 628</i>	<i>23 646</i>
– väganläggningar	2 665	2 922	2 241	2 371	2 156	6 768
– järnvägsanläggningar	4 340	5 451	5 101	5 297	6 468	16 866
– beredskapstillgångar		4	4	4	4	11
Finansiering vidmakthållande	6 728	8 376	7 346	7 672	8 628	23 646
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	6 655	8 305	7 225	7 653	8 603	23 481
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	28	25		10		10
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	18	34	83		2	85
Bidrag/medfinansiering	27	12	38	9	23	70
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	40 861	43 396	39 089	40 262	44 757	124 108
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	39 826	42 074	38 244	39 366	43 758	121 368

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Merparten av den avgiftsbelagda verksamheten är sådan där intäkterna disponeras av Trafikverket. En mindre del utgörs av offentligrättslig verksamhet och området Förare, där Trafikverket tar ut provavgifter för körkort. Avgifterna har krav på full kostnadstäckning och avgiftsnivåerna beslutas av regeringen. Vidare har Trafikverket i den offentligrättsliga verksamheten intäkter för infrastrukturavgifter, vilket är avgifter som tas ut på de statliga broarna på väg 50 i Motala och på E4 i Sundsvall som en delfinansiering av infrastrukturkostnaden för broarna. Avgifterna tas ut av Transportstyrelsen som efter avdrag för system- och administrationskostnader för över intäkterna till Trafikverket. I tabell 3.17 ingår de intäkter som Trafikverket disponerar samt Trafikverkets driftkostnader. Överskottet används för att amortera på lån. Uppgifterna i tabellen blir därför något missvisande, då inget egentligt överskott ackumuleras. För 2023 tillkommer även den nya bron över Skurusundet. I propositionen Höständringsbudget för 2023 begär regeringen ett bemyndigande för att få disponera avgifterna även för bron över Skurusundet.

Den stora volymen intäkter som disponeras finns inom uppdragsverksamheten. Trafikverket får enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket beräkna dessa avgifter på marknadsmässiga grunder om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrids. Det gör att verksamheten inte kan anses ha krav på full kostnadstäckning eller annat bestämt ekonomiskt mål. Av tabell 3.17 framgår, utöver intäkter, även kostnader och ackumulerat resultat. En översyn av uppdragsverksamheten ingår i det regeringsuppdrag Trafikverket har. Resultaten kommenteras därför inte särskilt.

Trafikverket disponerar även intäkter från avgifter för personliga skyltar till motorfordon. Intäkterna går till Skyltfonden varifrån Trafikverket betalar ut bidrag till främst trafiksäkerhetsändamål.

För en del av den avgiftsbelagda verksamheten disponerar Trafikverket intäkterna och redovisar dessa mot anslaget. Det är framför allt banavgifter, där intäkterna disponeras för finansiering av vidmakthållande av järnväg. Avgiften har enligt lagstiftning inom järnvägsområdet inte krav på full kostnadstäckning utan motsvarar i princip marginalkostnad, varför tabellen enbart innehåller uppgift om intäkter.

Trafikverket har även andra intäkter som inte ingår i tabellen nedan, exempelvis i investeringsverksamheten där myndigheten är byggherre för investeringar i infrastruktur som genomförs åt kommuner.

Tabell 3.17 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Miljoner kronor

Verksamhet	Ack. Resultat tom. 2022	Resultat 2023	Beräknade intäkter 2024	Beräknade kostnader 2024	Beräknat resultat 2024	Ack. Resultat 2024
Verksamhet där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	0	0	30	30	0	0
Ansökningsavgifter för transportdispenser	0	0	26	26	0	0
Övriga dispenser	0	0	4	4	0	0
Verksamhet där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	81	1	575	591	-16	66
Förare	81	1	575	591	-16	66
Offentligrättslig verksamhet – infrastrukturavgifter	0	90	116	5	110	201
Riksväg 50 Skurubron	0	22	19	1	17	40
E4 Sundsvall	0	56	49	1	48	104
Skurubron	0	6	48	3	45	57
Uppdragsverksamhet	397	43	3 272	3 242	30	470
Färjeleder	-4	1	118	117	1	-2
Elförsäljning	0	30	1 510	1 481	29	59
Övriga uppdrag	22	11	58	51	7	40
Uthyrning av reservbroar	34	5	8	3	5	44
Förvaltning av järnvägsfordon	86	-5	38	50	-12	69
Teletjänster och it	93	5	11	7	4	102
Uthyrning av förarprovsbilar	10	-6	90	97	-7	-3
Trafikverksskolan	-22	2	61	58	3	-17
Materialförsörjning	178	0	1 290	1 290	0	178
Fastighetsförvaltning	0	0	88	88	0	0
Övriga intäkter	-	-	17	-	-	-
Skyltfonden	-	-	17	-	-	-
Verksamhet där intäkterna inte disponeras och redovisas mot anslaget						
Offentligrättslig verksamhet	0	0	2 265	0	0	0
Banavgifter	-	-	2 265	-	-	-
Avgifter för ansökan om sjöfartsstöd	0	0	0	0	0	0

3.5.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.18 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2022	Utfall	29 106 079	Anslagssparande	4 396 956
2023	Anslag	30 950 890 ¹	Utgiftsprognos	32 254 762
2024	Förslag	33 974 215		
2025	Beräknat	38 598 090 ²		
2026	Beräknat	38 193 485 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 35 574 277 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 33 964 860 tkr i 2024 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 3.19 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Vidmakthållande väg	16 143 367	17 314 587	17 216 965	18 276 358	20 686 727	20 777 602
Drift och underhåll	13 351 015	14 316 590	14 093 910	14 805 112	16 791 573	17 267 456
Bärighet och tjälsäkring	1 485 555	1 669 600	1 713 056	1 858 044	2 163 110	1 942 925
Bidrag för drift av enskild väg	1 306 797	1 328 397	1 410 000	1 613 202	1 732 044	1 567 221
Vidmakthållande järnväg	12 962 712	13 636 303	15 288 496	15 697 857	17 912 567	17 417 131
Drift, underhåll och trafikledning	12 231 041	13 136 303	15 000 000	15 697 857	17 912 567	17 417 131

	Utfall 2022	Budget 2023	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Drift, underhåll och trafikledning RRF	432 056	500 000	281 000	0 ¹	0 ¹	0 ¹
FOI inom Vidmakthållande	299 615	0 ²	7 496 ²	0 ²	-1 204 ²	-1 248 ²
Summa	29 106 079	30 950 890	32 505 462	33 974 215	38 598 090	38 193 485

¹ Medel för Drift, underhåll och trafikledning på järnväg RRF ingår fr.o.m. 2024 i posten Drift, underhåll och trafikledning.

² Medel för forskning och innovation har fr.o.m. 2023 överförts till anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur. Kvarstår en teknisk justering för 2025 och 2026 som uppgår till 1 204 tkr respektive 1 248 tkr.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.20 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	30 950 890	30 950 890	30 950 890
Pris- och löneomräkning ²	2 698 918	5 559 152	6 888 319
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	324 407	2 088 048	354 276
varav BP24 ³	400 000	400 000	
– Ökat vägunderhåll i det statliga vägnätet	300 000	300 000	
– Förstärkt underhåll i det enskilda vägnätet	100 000	100 000	
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	33 974 215	38 598 090	38 193 485

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår en extra satsning på vägunderhåll i det statliga vägnätet i syfte att minska det eftersatta underhållet. Anslaget ökas därför med 300 000 000 kronor under 2024 och 300 000 000 kronor under 2025.

Regeringen föreslår även en extra satsning på förstärkt underhåll av enskilda vägar. Anslaget ökas därför med 100 000 000 kronor under 2024 och 100 000 000 kronor under 2025.

Regeringen föreslår att 33 974 215 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 38 598 090 000 kronor respektive 38 193 485 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 500 000 000 kronor 2025–2038.

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. 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 därför bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 500 000 000 kronor 2025–2038.

Tabell 3.21 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2038
Ingående åtaganden	25 119 281	29 828 863	36 161 277			
Nya åtaganden	17 496 385	19 363 317	14 936 670			
Infriade åtaganden	-12 786 803	-13 030 903	-14 997 708	-14 825 509	-8 374 955	-12 899 775
Utestående åtaganden	29 828 863	36 161 277	36 100 239			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	35 800 000	37 181 126	36 500 000			

3.5.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.22 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2022	Utfall	1 440 782	Anslagssparande	27 885
2023	Anslag	1 455 481 ¹	Utgiftsprognos	1 471 948
2024	Förslag	1 487 566		
2025	Beräknat	1 534 504 ²		
2026	Beräknat	1 560 388 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 482 734 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 472 091 tkr i 2024 års prisnivå.

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 3.23 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	1 455 481	1 455 481	1 455 481
Pris- och löneomräkning ²	46 036	98 461	136 098
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-13 951	-19 438	-31 191
<i>varav BP24³</i>	<i>-13 201</i>	<i>-13 201</i>	<i>-13 201</i>
– <i>Kontaktpunkt för öppnandet av beredskapsflygplatser</i>	<i>5 000</i>	<i>5 000</i>	<i>5 000</i>
– <i>Justering av anslag till följd av slopad avgift för årlig revision</i>	<i>-3 193</i>	<i>-3 193</i>	<i>-3 193</i>
– <i>Generell besparing i statsförvaltningen</i>	<i>-15 008</i>	<i>-15 008</i>	<i>-15 008</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 487 566	1 534 504	1 560 388

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att Trafikverket tilldelas det operativa ansvaret att under alla tider på dygnet vara kontaktpunkt för att koordinera öppnandet av beredskapsflygplatser samt ge service och aktuell information om samtliga beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart. Förslaget är delvis i linje med förslagen i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). Anslaget ökas permanent med 5 000 000 kronor från och med 2024.

Anslaget har justerats ned permanent med 3 193 000 kronor till följd av slopad avgift för årlig revision fr.o.m. räkenskapsåret 2024, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 5. Anslaget minskas med 15 008 000 kronor 2024 till följd av en generell besparing och beräknas fr.o.m. 2025 minskas med motsvarande belopp, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4.

Regeringen föreslår att 1 487 566 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 1 534 504 000 kronor respektive 1 560 388 000 kronor.

3.5.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.24 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

2022	Utfall	369 108	Anslagssparande	
2023	Anslag	533 308 ¹	Utgiftsprognos	533 308
2024	Förslag	533 308		
2025	Beräknat	194 308		
2026	Beräknat	194 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 fartygsflotta, samt för reduktion av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.25 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	533 308	533 308	533 308
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer		-339 000	-339 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	533 308	194 308	194 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 533 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 194 308 000 kronor respektive 194 308 000 kronor.

3.5.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.26 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2022	Utfall	146 184	Anslagssparande	
2023	Anslag	62 284 ¹	Utgiftsprognos	62 284
2024	Förslag	62 284		
2025	Beräknat	62 284		
2026	Beräknat	62 284		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.27 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	62 284	62 284	62 284
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.5.6 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tabell 3.28 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

2022	Utfall	255 580	Anslagssparande	2 233
2023	Anslag	154 913 ¹	Utgiftsprognos	154 913
2024	Förslag	298 313		
2025	Beräknat	298 313		
2026	Beräknat	298 313		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten eller vid kommunala och privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala och privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. 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.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.29 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	151 013	151 013	151 013
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	147 300	147 300	147 300
varav BP24	149 800	149 800	149 800
– Omfördelning av driftsstöd	2 300	2 300	2 300
– Medel för flygningar undantagna avgift från flygtrafiktjänst	6 000	6 000	6 000
– Ersättning avseende icke statliga flygplatser	141 500	141 500	141 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	298 313	298 313	298 313

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flygets behov. För att långsiktigt säkerställa att viktig infrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar bedömer regeringen att det statliga bidraget för driftstödet till de regionala icke statliga flygplatserna ska stärkas. Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* bör därför ökas med 141 500 000 kronor. Som del av finansiering av denna satsning omfördelas de 34 500 000 kronor som hittills har utbetalats till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur* till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*.

Genom ovanstående förändring behöver ändamålet för anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* ändras för att möjliggöra att statligt bidrag även får användas för utgifter för att finansiera driftunderskott vid kommunala eller privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala eller privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning.

Regeringen föreslår en omfördelning av medel som hittills utbetalats till flygplatser från länsplanerna via anslaget 1:1 *Utveckling av transportinfrastruktur* till anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Anslaget ökas därför med 2 300 000 kronor från och med 2024.

Utförare av flygtrafiktjänst finansieras genom avgifter från de som nyttjar tjänsterna. Vissa flygningar är emellertid undantagna från sådana avgifter. Antalet flygningar där avgifter inte får tas ut har under 2023 ökat till följd av det rådande världspolitiska läget med Rysslands storskaliga invasion av Ukraina, Sveriges Nato-ansökan och andra händelser i omvärlden. För att hantera såväl en avgiftshöjning som det ökade antalet undantagna flygningar ökas anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med 6 000 000 kronor fr.o.m. 2024.

Regeringen föreslår att 298 313 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 298 313 000 kronor respektive 298 313 000 kronor.

3.5.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.30 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

2022	Utfall	1 080 728	Anslagssparande	157 272
2023	Anslag	1 131 000 ¹	Utgiftsprognos	1 025 049
2024	Förslag	958 000		
2025	Beräknat	1 006 000		
2026	Beräknat	906 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.31 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	1 098 000	1 098 000	1 098 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-140 000	-92 000	-192 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	958 000	1 006 000	906 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 958 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 1 006 000 000 kronor respektive 906 000 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 8 800 000 000 kronor 2025–2035.

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. Bemyndigandet föreslås vara högre jämfört med 2023 framför allt till följd av att ett nytt avtal för färjetrafik till och från Gotland beräknas tecknas under 2024. Regeringen bör bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av

transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 8 800 000 000 kronor 2025–2035.

Tabell 3.32 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2035
Ingående åtaganden	3 332 095	2 426 690	3 241 661			
Nya åtaganden	163 956	1 665 145	6 117 572			
Infriade åtaganden	-1 069 361	-850 174	-958 000	-1 006 000	-906 000	-6 489 233
Utestående åtaganden	2 426 690	3 241 661	8 401 233			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	4 000 000	3 500 000	8 800 000			

3.5.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.33 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2022	Utfall	30 396	Anslagssparande	161
2023	Anslag	30 557 ¹	Utgiftsprognos	30 322
2024	Förslag	30 557		
2025	Beräknat	30 557		
2026	Beräknat	30 557		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.34 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	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 2022 (bet. 2022/23: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 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 30 557 000 kronor respektive 30 557 000 kronor.

3.5.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

2022	Utfall	82 104	Anslagssparande
2023	Anslag	83 179 ¹	Utgiftsprognos 82 539
2024	Förslag	86 797	
2025	Beräknat	90 276 ²	
2026	Beräknat	92 583 ³	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 86 796 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 86 797 tkr i 2024 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.36 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	83 179	83 179	83 179
Pris- och löneomräkning ²	4 805	8 332	10 670
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-1 187	-1 235	-1 266
<i>varav BP24³</i>	<i>-1 187</i>	<i>-1 187</i>	<i>-1 187</i>
– Justering av anslag till följd av slopad avgift för årlig revision	-307	-307	-307
– Generell besparing i statsförvaltningen	-880	-880	-880
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	86 797	90 276	92 583

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslaget har justerats ned permanent med 307 000 kronor till följd av slopad avgift för årlig revision fr.o.m. räkenskapsåret 2024, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 5. Anslaget minskas med 880 000 kronor 2024 till följd av en generell besparing och beräknas fr.o.m. 2025 minskas med motsvarande belopp, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4.

Regeringen föreslår att 86 797 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 90 276 000 kronor respektive 92 583 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 3.37 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat	Akkumulerat resultat
Utfall 2022	48 559	48 793	-234	16 732
(varav tjänsteexport)	2 210	2 228	-17	-607
Prognos 2023	46 000	46 000	0	16 372
(varav tjänsteexport)	2 500	2 500	0	-607
Budget 2024	49 000	49 500	-500	15 872
(varav tjänsteexport)	2 600	2 600	0	607

Källa: Statens väg- och transportforskningsinstituts budgetunderlag för 2024–2026 inklusive kompletterande underlag (LI2023/01911).

3.5.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk**Tabell 3.38 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk**

Tusental kronor

2022	Utfall	825 108	Anslagssparande	115 141
2023	Anslag	550 000 ¹	Utgiftsprognos	676 394
2024	Förslag	550 000		
2025	Beräknat	550 000		
2026	Beräknat	150 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.39 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk**

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	550 000	550 000	550 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			-400 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	550 000	550 000	150 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 550 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 550 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.5.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

2022	Utfall	2 044 585	Anslagssparande	52 326
2023	Anslag	1 648 987 ¹	Utgiftsprognos	1 653 792
2024	Förslag	1 521 285		
2025	Beräknat	1 923 761		
2026	Beräknat	1 921 024		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 betalssystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.41 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	1 648 987	1 648 987	1 648 987
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-127 702	274 774	272 037
Förslag/beräknat anslag	1 521 285	1 923 761	1 921 024

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 521 285 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 1 923 761 000 kronor respektive 1 921 024 000 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 3.42 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2022. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2022 uppgick till -418 663 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2023, se vidare i tabell 3.44.

Tabell 3.42 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2018	2019	2020	2021	2022
Intäkter från inbetald trängselskatt	11 625 608	1 685 951	1 905 248	1 937 169	1 917 524
Kostnader för administration	2 604 513	111 293	104 992	100 528	105 521
Överskott	9 021 095	1 574 658	1 800 256	1 836 641	1 812 003
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.	8 262 660	1 611 209	2 074 076	2 097 370	1 802 200
Medel som omdisponerats	486 961	20 154	31 607	36 408	40 872
Summa totalt avsatta medel	8 749 621	1 631 363	2 105 683	2 133 778	1 842 872
Differens mellan överskott och avsatta medel	271 474	-56 707	-305 427	-297 137	-30 869
Akkumulerad differens	-51 211	214 770	-90 657	-387 794	-418 663

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 3.43 hade ett anslagssparande på 16 447 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2022.

Tabell 3.43 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2008–2018	2019	2020	2021	2022
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.	8 640 101	1 611 209	2 074 076	2 097 370	1 802 000
Medel som omdisponerats	486 961	20 154	31 607	36 408	40 872
Ingående anslagssparande väginvesteringar	9 129 151	1 023 223	100 169	13 531	112 639
Summa totalt tillgängliga medel	18 256 121	2 654 586	2 205 852	2 147 309	1 955 511
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	7 726 383	2 554 418	2 192 320	2 034 671	1 939 064
Utgående anslagssparande	10 529 738	100 168	13 532	112 638	16 447

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.44 framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 1 798 547 000 kronor 2024. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2024 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2022 på -418 663 000 kronor, se tabell 3.42.

Med beaktande av beräknat överskott för 2023 samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2021 avser regeringen att avsätta 1 379 885 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2024, se tabell 3.44.

Tabell 3.44 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Intäkter från trängselskatt	1 939 947	1 923 761	1 921 024
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 798 547	1 782 361	1 779 624
Justering för ackumulerad differens	-418 663		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 379 885	1 782 361	1 779 624

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 3.45 avsätts 1 379 885 000 kronor till investeringar 2024. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2024 blir därmed 1 521 285 000 kronor.

Tabell 3.45 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)	1 379 885	1 782 631	1 779 624
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen: administration	84 000	84 000	85 000
Kronofogdemyndigheten: administration	3 400	3 400	3 400
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	13 000	13 000	12 000
Summa	1 521 285	1 923 761	1 921 024

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 68 800 000 000 kronor 2025–2060.

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 fr.o.m. den 1 januari 2024 är 3,30 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 viss flexibilitet 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. 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 därför bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 68 800 000 000 kronor 2025–2060.

Tabell 3.46 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2060
Ingående åtaganden	45 498 243	51 157 326	67 014 731			
Nya åtaganden	7 598 147	17 417 318	3 288 364			
Infriade åtaganden	-1 939 064	-1 559 913	-1 883 941	-1 912 471	-1 378 800	-65 127 883
Utestående åtaganden	51 157 326	67 014 731	68 419 154			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	52 500 000	67 400 000	68 800 000			

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*.

3.5.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.47 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

2022	Utfall	2 297 714	Anslagssparande	124 383
2023	Anslag	2 407 440 ¹	Utgiftsprognos	2 485 718
2024	Förslag	2 535 914		
2025	Beräknat	2 623 847 ²		
2026	Beräknat	2 715 957 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 506 175 tkr i 2024 års prishnivå.

³ Motsvarar 2 525 433 tkr i 2024 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 3.48 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	2 407 440	2 407 440	2 407 440
Pris- och löneomräkning ²	106 961	225 095	296 794
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer varav BP24 ³	21 513	-8 687	11 723
– Regelutveckling	47 966	61 666	86 666
– Förstärkning inom tillsyn	10 000	10 000	10 000
– Ökade resurser för körkortsåterkallelser och varningar	4 000	8 000	21 000
– Justering av anslag till följd av slopad avgift för årlig revision	16 000	17 000	17 000
– Utveckling av nytt vägtrafikregister	-2 055	-2 055	-2 055
– Ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet	30 000	51 000	63 000
– Genomförande av ändrade EU-regler om avgifter på väg	9 900	2 600	2 600
– Generell besparing i statsförvaltningen	5 000		
	-24 879	-24 879	-24 879
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 535 914	2 623 847	2 715 957

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Transportstyrelsens verksamhet på regelutvecklingsområdet behöver stärkas. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 10 000 000 kronor per år fr.o.m. 2024.

Regeringen avser stärka tillsynen på transportområdet enligt den reglering som finns om säkerhetsskydd och den s.k. NIS-regleringen (Europaparlamentets och rådets

direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen) som ställer krav på säkerhet i nätverk och informationssystem hos leverantörer av samhällsviktiga eller digitala tjänster samt på sjöfartsområdet. Regeringen avser också stärka förutsättningarna för ett effektivare genomförande av ett nytt funktionsbaserat regelverk avseende fartyg i nationell sjöfart. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 4 000 000 kronor för 2024. För 2025 beräknas anslaget öka med 8 000 000 kronor miljoner kronor och fr.o.m. 2026 beräknas anslaget öka med 21 000 000 kronor.

Ärendevolymer inom Transportstyrelsens arbete med körkortsingripanden har ökat markant de senaste åren på grund av en ökad hantering hos de rättsvårdande myndigheterna. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 16 000 000 kronor för 2024 och med 17 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att kunna säkerställa utvecklingen av ett nytt vägtrafikregister. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 30 000 000 kronor 2024. För år 2025 beräknas anslaget öka med 51 000 000 kronor. För 2026–2031 beräknas anslaget öka med 63 000 000 kronor. För 2032–2034 beräknas anslaget öka med 50 000 000 kronor, 30 000 000 kronor respektive 5 000 000 kronor för respektive år.

Den senaste ändringen av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, det s.k. Eurovinjettdirektivet, behöver genomföras i svensk rätt och inom eurovinjettsamarbetet. De förändrade avgifterna med anledning av förslaget om ändrade vägavgifter inom eurovinjettsamarbetet leder till ökade kostnader för Transportstyrelsen. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 9 900 000 kronor 2024. För 2025–2029 beräknas anslaget öka med 2 600 000 kronor. Från och med 2030 beräknas anslaget öka med 1 000 000 kronor. Anslagsökningen finansieras delvis genom att anslaget 1:1 *Skatteverket* inom utgiftsområde 3 Skatt, tull och exekution minskas (avsnitt 2.8.1). Genomförandet leder till ökade kostnader för Transportstyrelsen även i fråga om ändrade regler för infrastrukturavgifter och införandet av bestämmelser om avgifter för externa kostnader och indelning av tunga fordon i koldioxidutsläppsklasser. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 5 000 000 kronor 2024.

Anslaget har justerats ned permanent med 2 055 000 kronor till följd av slopad avgift för årlig revision fr.o.m. räkenskapsåret 2024, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 5. Anslaget minskas med 24 879 000 kronor 2024 till följd av en generell besparing och beräknas fr.o.m. 2025 minskas med motsvarande belopp, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4.

Regeringen föreslår att 2 535 914 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 2 623 847 000 kronor respektive 2 715 957 000 kronor.

Rörelsekapital

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2024 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 050 000 000 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). Avgiftsutjämningsystemet 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.

Tabell 3.49 Övriga kontokrediter i statens verksamhet

Tusental kronor

Utgiftsområde	Ändamål	Beslutad kreditram 2022 ¹	Maximalt utnyttjande 2022	Beslutad kreditram 2023 ¹	Begärd kreditram 2024
22	Transportstyrelsens behov av rörelsekapital för transfereringar	1 600 000	1 434 417	1 600 000	2 050 000
Summa		1 600 000	1 541 000	1 600 000	2 050 000

¹ Av riksdagen beslutad låneram exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2024–2026 (LI2023/01930).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.50 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som inte får disponeras

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomstitel (som inte får disponeras)	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2022	1 490 551	1 451 407	39 144	-128 127
Prognos 2023	1 489 000	1 541 000	-52 000	-180 127
Budget 2024	1 551 000	1 602 213	-51 213	-231 340

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2024–2026 (LI2023/01930).

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 inkomstitel.

I tabell 3.50 redovisas den offentligrättsliga verksamhet där intäkterna inte får disponeras och som har krav på full kostnadstäckning. I tabellen ingår därmed inte avgiftsbelagd verksamhet med obestämt ekonomiskt mål utan krav på full kostnadstäckning.

Akkumulerade underskott finns inom luftfarts-, sjöfarts- och vägtrafikområdet. Störst ackumulerat underskott finns inom vägtrafikområdet där det finns stora variationer inom trafikslaget. Överskott finns huvudsakligen inom registerhållning och viss tillsyn, medan tillståndsprövning och andra tillsynsområden är behäftade med stora underskott.

Underskotten inom vägtrafikområdet är till stor del hänförliga till uteblivna avgiftshöjningar under 2021 och begränsade avgiftshöjningar till 2022. Avgifterna har höjts ytterligare fr.o.m. 2023 inom områdena med negativa balanser. Trots detta är bedömningen att de negativa balanserna kommer att öka ytterligare under 2023 och ytterligare avgiftshöjningar kommer därför att vara nödvändiga för att uppnå balans senast 2028.

Inom luftfarts- och sjöfartsområdet finns ackumulerade underskott inom merparten av verksamheterna och en första avgiftshöjning genomfördes till 2022. Även inom luftfarts- och sjöfartsområdet, är bedömningen att underskotten fortsätter att öka under 2023, varför fortsatta avgiftshöjningar är nödvändiga för att uppnå balans till 2028.

Regeringen har sedan tidigare beslutat att de negativa balanserna inom luftfarts-, sjöfarts- och vägtrafikområdet ska vara i balans till 2028, vilket innebär förlängd tid för att komma i balans inom aktuella områden.

Tabell 3.51 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2022	80 246	80 246	0	0
Prognos 2023	111 393	111 393	0	0
Budget 2024	143 500 ¹	143 500	0	0

¹ Av intäkterna som disponeras 2024 avser 31 100 tkr den del av undervägsavgiften som disponeras för tillsyn av flygtrafikföretag i svenskt luftrum samt 30 000 tkr, 22 400 tkr respektive 60 000 tkr intäkter som disponeras för administration av felparkeringsavgifter, infrastrukturavgifter respektive GAS-systemet.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2024–2026 (LI2023/01930).

Med avseende på avgifter som disponeras för särskilda ändamål anges i tabell 3.51 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.53. 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 inkomstitel.

Tabell 3.52 Offentligrättslig verksamhet 2024 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Tillståndsprövning	372 000	15 000	28 000	69 000	484 000
Tillsyn	193 000	38 000	49 000	142 000	422 000
Registerhållning	891 213	2 000	15 000	14 000	922 213
Summa	1 456 213	55 000	92 000	225 000	1 828 213

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2024–2026 (LI2023/01930).

Av tabell 3.52 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 och är inte offentligrättslig avgift.

Tabell 3.53 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Intäkter i transfererings- verksamheten	Kostnader	Resultat (intäktkostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2022	884 633	1 158 913	-274 280	-1 005 900
Prognos 2023	999 000	1 299 000	-300 000	-1 305 900
Budget 2024	1 269 000	1 359 000 ¹	-90 000	-1 395 900

¹ Kostnaderna 2024 inom luftfartsområdet består av den del av GAS-avgiften som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäligena kostnader för säkerhetskontroll (962 000 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, CNS (104 000 tkr) och medlemsavgift i Eurocontrol (146 000 tkr). Kostnaderna 2024 inom vägområdet består av den del av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken (17 000 tkr), Sundsvallsfjärden (50 000 tkr) och Skurubron (62 000 tkr) samt av försäljningen av personliga fordonsskyltar (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 872 000 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 2024–2026 (LI2023/01930).

Med avseende på de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.51 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.53.

Hela resultatet för 2022 som anges i tabell 3.53 avser negativt resultat inom det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Även prognosen för 2023 och 2024 uppvisar negativa resultat. Underskotten upparbetades främst till följd av minskade intäkter inom GAS-systemet under pandemin då flygresandet minskade kraftigt.

Tabell 3.54 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Intäkter som inte får disponeras	Resultat
Utfall 2022	204 570	204 570
Prognos 2023	202 000	202 000
Budget 2024 ¹	198 000	198 000

¹ Intäkterna som 2024 redovisas mot inkomsttitel avser det överskott som har ackumulerats från avgiftssystemet med undervägsavgifter (6 000 tkr), intäkter från felparkeringsavgifter (59 000 tkr), rest- och dröjsmålsavgifter (81 000 tkr), överlastavgifter (24 000 tkr), sanktionsavgifter vid överträdelse av reglerna för kör- och vilotider och färdskrivare vid vägtransporter (29 000 tkr).

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2024–2026 (LI2023/01930).

Tabell 3.54 innehåller uppgifter som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.55 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt-kostnad)	Akkumulerat resultat
Utfall 2022	104 288	115 137	-10 849	-29 113
Prognos 2023	117 000	125 000	-8 000	-37 113
Budget 2024	129 000	129 000	0	-37 113

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag för 2024–2026 (LI2023/01930).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret. Underskottet finns inom området informationsuttag som från och med 2022 belastas

med ökade kostnader efter en översyn av myndighetens fördelning av it-kostnader. Nya avgifter har beslutats och trädde i kraft den 1 april 2023.

Inom övrig uppdragsverksamhet fanns vid utgången av 2022 ett överskott på 14 300 000 kronor som framför allt är hänförligt till SMS-tjänsten ”Vem äger fordonet?”. I syfte att balansera överskottet har Transportstyrelsen under november 2022 beslutat om att göra tjänsten avgiftsfri.

3.5.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.56 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2022	Utfall	68 782	Anslagssparande	2 933
2023	Anslag	70 527 ¹	Utgiftsprognos	71 919
2024	Förslag	72 828		
2025	Beräknat	76 150 ²		
2026	Beräknat	78 164 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 72 823 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 72 817 tkr i 2024 års prisnivå.

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 3.57 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	70 527	70 527	70 527
Pris- och löneomräkning ²	3 145	6 507	8 545
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-844	-884	-908
varav BP24 ³	-844	-844	-844
– Justering av anslag till följd av slopad avgift för årlig revision	-107	-107	-107
– Generell besparing i statsförvaltningen	-737	-737	-737
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	72 828	76 150	78 164

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslaget har justerats ned permanent med 107 000 kronor till följd av slopad avgift för årlig revision fr.o.m. räkenskapsåret 2024, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 5. Anslaget minskas med 737 000 kronor 2024 till följd av en generell besparing och beräknas fr.o.m. 2025 minskas med motsvarande belopp, se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4.

Regeringen föreslår att 72 828 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 76 150 000 kronor respektive 78 164 000 kronor.

3.5.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.58 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2022	Utfall	992 836	Anslagssparande	65 317
2023	Anslag	920 705 ¹	Utgiftsprognos	965 543
2024	Förslag	760 435		
2025	Beräknat	945 648		
2026	Beräknat	951 472		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 betalssystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.59 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	920 705	920 705	920 705
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-160 270	24 943	30 767
Förslag/beräknat anslag	760 435	945 648	951 472

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 760 435 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 945 648 000 kronor respektive 951 472 000 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 3.60 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2022. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta

medel vid utgången av 2022 uppgick till -196 489 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2023, se vidare tabell 3.62.

Tabell 3.60 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013–2018	2019	2020	2021	2022
Intäkter från inbetald trängselskatt	5 401 283	957 012	901 264	877 400	923 330
Kostnader för administration	947 060	128 019	121 942	115 763	119 217
Överskott	4 454 223	828 992	779 322	761 637	804 114
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	4 162 970	690 026	783 286	861 099	878 250
Medel som omdisponerats	344 016	30 153	18 780	25 008	31 187
Summa totalt avsatta medel	4 506 986	720 179	802 066	886 107	909 437
Differens mellan överskott och avsatta medel	-52 764	108 813	-22 744	-124 470	-105 323
Akkumulerad differens	-487 881	56 049	33 305	-91 166	-196 489

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 2022 avsattes 878 250 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.60 hade ett ackumulerat anslagssparande på 37 584 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2022.

Tabell 3.61 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2013–2018	2019	2020	2021	2022
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	4 162 970	690 026	783 286	861 099	878 250
Medel som omdisponerats	344 016	30 153	18 780	25 008	31 187
Ingående anslagssparande	783	0	231 895	797	1 767
Summa tillgängliga medel	4 507 769	720 179	1 033 961	886 904	911 204
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	4 506 986	488 284	1 033 165	885 137	873 620
Utgående anslagssparande	783	231 895	796	1 767	37 584

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.62 framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 806 974 000 kronor 2024. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2024 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2022 på -196 489 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2023 samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2022 avser regeringen att avsätta 613 485 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2024.

Tabell 3.62 Trängselskatten i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2023–2025

Tusental kronor

	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Intäkter från trängselskatt	956 924	945 648	951 472
Kostnader för administration	146 950	146 950	146 950
Överskott	806 974	798 698	804 522
Justering för ackumulerad differens	-196 489		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	613 485	798 698	804 522

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 (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 3.62 avsätts 613 485 000 kronor till investeringar 2024. Dessutom avsätts sammanlagt 146 950 000 kronor för administrationskostnader, se tabell 3.63. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2024 blir därmed 760 436 000 kronor.

Tabell 3.63 Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg	613 485	798 698	802 522
Summa investeringar	613 485	798 698	804 522
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	760 436	945 648	951 472

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 19 400 000 000 kronor 2025–2040.

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 den 1 januari 2024 är 3,30 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 viss flexibilitet 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. 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 därför bemyndigas att under 2024 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 19 400 000 000 kronor 2025–2040.

Tabell 3.64 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2040
Ingående åtaganden	9 111 089	10 563 226	18 432 937			
Nya åtaganden	2 325 757	8 708 783	1 438 569			
Infriade åtaganden	-873 620	-839 072	-867 026	-875 241	-842 850	-17 286 389
Utestående åtaganden	10 563 226	18 432 937	19 004 480			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	12 200 000	18 800 000	19 400 000			

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 älvförbindelse 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*.

3.5.15 1:15 Sjöfartsstöd

Tabell 3.65 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2022	Utfall	1 331 391	Anslagssparande	218 609
2023	Anslag	1 600 000 ¹	Utgiftsprognos	1 450 000
2024	Förslag	1 500 000		
2025	Beräknat	1 550 000		
2026	Beräknat	1 600 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.66 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	1 600 000	1 600 000	1 600 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Makroekonomisk utveckling			
Volym	-100 000	-50 000	
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 500 000	1 550 000	1 600 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 500 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 1 550 000 000 kronor respektive 1 600 000 000 kronor.

3.5.16 1:16 Internationell tågtrafik

Tabell 3.67 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

2022	Utfall	35 289	Anslagssparande	9 711
2023	Anslag	95 000 ¹	Utgiftsprognos	79 384
2024	Förslag	95 000		
2025	Beräknat	95 000		
2026	Beräknat	65 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.68 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	95 000	95 000	95 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			-30 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	95 000	95 000	65 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23: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 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 95 000 000 kronor respektive 65 000 000 kronor.

3.5.17 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.

Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

2022	Utfall	177 340	Anslagssparande	121 660
2023	Anslag	351 000 ¹	Utgiftsprognos	272 883
2024	Förslag	332 000		
2025	Beräknat	379 000		
2026	Beräknat	346 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.70 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	351 000	351 000	351 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-19 000	28 000	-5 000
<i>varav BP24</i>	<i>-47 000</i>		<i>47 000</i>
<i>– Infrastruktur för flygtrafiktjänst</i>	<i>-47 000</i>		<i>47 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	332 000	379 000	346 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen kan konstatera att framdriften av verksamheten har påverkats negativt av bl.a. de restriktioner som gällde under covid-19-pandemin och att en omfördelning av anslagsmedel därför behöver göras. Regeringen föreslår därför att anslaget ökas med 47 000 000 kronor för 2026, samtidigt som anslaget minskas med samma belopp för 2024.

Regeringen föreslår att 332 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafikjänst m.m.* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 379 000 000 kronor respektive 346 000 000 kronor.

3.5.18 1:18 Lån till körkort

Tabell 3.71 Anslagsutveckling 1:18 Lån till körkort

Tusental kronor

2022	Utfall	34 210	Anslagssparande	117 256
2023	Anslag	151 466 ¹	Utgiftsprognos	49 615
2024	Förslag	51 466		
2025	Beräknat	31 466		
2026	Beräknat	466		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.72 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:18 Lån till körkort

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	151 466	151 466	151 466
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-100 000	-120 000	-151 000
<i>varav BP24</i>	<i>-100 000</i>	<i>-120 000</i>	<i>-151 000</i>
– <i>Avveckling av lån till körkort</i>	<i>-100 000</i>	<i>-120 000</i>	<i>-151 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	51 466	31 466	466

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen konstaterar att det körkortslån som infördes 2018 med inriktning på vissa arbetssökanden och som 2021 utvidgades till ungdomar med avslutad gymnasieutbildning, inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten hos målgrupperna. Intresset för lånet har sjunkit successivt sedan det infördes, vilket betyder att anslaget varit kraftigt underutnyttjat. Regeringen föreslår att möjlighet till nya lån till körkort upphör från den 1 januari 2024. Medel för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden föreslås kvarstå på anslaget. Anslaget minskas därför med 100 000 000 kronor 2024 och beräknas minska med 120 000 000 kronor 2025, 151 000 000 kronor 2026 och med 151 466 000 kronor fr.o.m. 2027.

Regeringen föreslår att 51 466 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Lån till körkort* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 31 466 000 kronor respektive 466 000 kronor.

3.5.19 1:19 Obemannad luftfart

Tabell 3.73 Anslagsutveckling 1:19 Obemannad luftfart

Tusental kronor

2022	Utfall	4 556	Anslagssparande	3 444
2023	Anslag	30 000 ¹	Utgiftsprognos	14 885
2024	Förslag	30 000		
2025	Beräknat	30 000		
2026	Beräknat	30 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 3.74 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 1:19 Obemannad luftfart

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	30 000	30 000	30 000
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 000	30 000	30 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 30 000 000 kronor respektive 30 000 000 kronor.

3.5.20 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, anslaget samt övriga externa intäkter. Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2023 att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). Regeringen avser att återkomma vad gäller ekonomiska mål för 2025 och framåt.

Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2022 uppgick till 2 888 miljoner kronor jämfört med 2 408 miljoner kronor 2021 medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 589 miljoner kronor 2022 jämfört med 2 490 miljoner kronor 2021, se tabell 3.75. Rörelseresultatet uppgick 2022 till 299 miljoner kronor jämfört med -82 miljoner kronor 2021. Det

redovisade resultatet för räkenskapsåret 2022 uppgår till 19 kronor jämfört med 0 miljoner kronor 2021.

Tabell 3.75 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2021	Intäkter 2022	Resultat ¹ 2021	Resultat ¹ 2022
Sjöfartsverket, totalt	2 408	2 888	0	19
Sjöfartsavgifter	1 672	1 926		
Övriga rörelseavgifter	434	433		
Varav intäkter av anslag	302	529		

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

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2022.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2022 jämfört med 2021. Fartygstrafiken fortsatte att öka under 2022 jämfört med 2021. Även relativt stora höjningar av avgiftstaxorna under året bidrog till de ökade intäkterna. Under 2022 fick Sjöfartsverket engångsvis ett tillskott på 220 miljoner kronor samt ytterligare ett tillskott över tre år på 45 miljoner kronor per år för att finansiera påbörjan av omställningen till en fossilfri båt- och fartygsflotta. De totala intäkterna ökade med 480 miljoner kronor jämfört med året före. Under 2022 ökade kostnaderna med 100 miljoner kronor, vilket främst förklaras av ökad inflation samt ökade utgifter inom vissa delar av den anslagsfinansierade verksamheten.

Vid utgången av 2022 uppgick det egna kapitalet till 715 miljoner kronor jämfört med 367 miljoner kronor 2021, en ökning med 348 miljoner kronor. Skälet till ökningen är det är framför allt det positiva resultatet som bidragit till en stor ökning av resultatutjämningsfonden. 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 3 388 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden har sänkts med en tiondel procentenhet till -1,5 procent 2022 jämfört med 2021.

Tabell 3.76 Utfall och prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Resultat efter finansiella poster	322	-309	-121	118	79
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	1,9	0	0	4,0	1,9
Soliditet ¹ (%)	9,9	8,3	19,4	24,4	24,6
Soliditet ²	15,3	14,3	36,0	48,0	52,2
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0	0	0	0	0

¹ 2015 fastslog ESV 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 vilket har en negativ påverkan på soliditeten.

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

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2024–2026.

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick till 664 miljoner kronor 2022 vilket är en ökning med 294 miljoner kronor jämfört med 2021. Investeringsbeloppet understiger väsentligt investeringsplanen för 2022. Avvikelsen förklaras generellt med att farledsinvesteringsprojekt av olika anledningar har blivit framskjutna och/eller försenade.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2024 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 2024–2026 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2024–2026 uppgår till totalt 10 579 000 000 kronor, se tabell 3.77. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 94 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca sex procent. Den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år avser främst ökade investeringar i farleder. Därutöver avses investeringar genomföras i lotsbåtar, arbetsfartyg samt uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. 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 3.77 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Budget 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Summa 2024–2026
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	547	1 553	2 633	4 123	3 225	9 981
Farleder	489	1 085	1 537	2 702	2 488	6 727
Isbrytning	18	344	1 037	1 376	688	3 101
Sjötrafikservice		19	13	14	3	30
Sjögeografisk information	1	15	20	16	10	46
Lotsning	19	10	24	13	33	71
Sjö- och flygräddning	1	5	1	2	2	5
Gemensamma funktioner	20	75				
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>547</i>	<i>1 553</i>	<i>2 633</i>	<i>4 123</i>	<i>3 225</i>	<i>9 981</i>
– maskiner och inventarier	58	449	1 120	1 561	974	3 656
– fastigheter och markanläggningar	489	1 103	1 513	2 562	2 250	6 325
Finansiering av anskaffning och utveckling	547	1 553	2 633	4 123	3 225	9 981
Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur		344	1 032	1 376	688	3 096
Egna medel	58	124	89	185	286	560
Övrig finansiering	489	1 085	1 512	2 562	2 250	6 324
Vidmakthållande av befintliga investeringar	117	267	207	186	206	598
Farleder	48	112	132	100	162	394
Isbrytning	9	1	4	4		8
Sjötrafikservice	0	26	37	28	13	78
Sjögeografisk information	2	2	11	28	5	44
Lotsning	12	19	11	15	15	41
Sjö- och flygräddning	5	24	4	1		4
Gemensamma funktioner	41	83	9	10	10	29
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>117</i>	<i>267</i>	<i>207</i>	<i>186</i>	<i>206</i>	<i>598</i>
– maskiner och inventarier	70	144	77	78	35	191
– fastigheter och markanläggningar	47	123	130	107	170	407
Finansiering vidmakthållande	117	267	207	186	206	598
Egna medel	117	267	207	186	206	598
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	664	1 820	2 840	4 309	3 430	10 579
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	664	1 820	2 840	4 309	3 430	10 579

3.5.21 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 och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster samt 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 Stockholm 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 europeisk regelverket avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin 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 gäller ordinarie regler. Den svenska prestationsplanen för 2020–2024 fastställdes under slutet av 2022. 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).

Tabell 3.78 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2021	Intäkter 2022	Resultat 2021	Resultat 2021
Luftfartsverket, totalt	2 523	2 790	103	-6
varav luftfartsintäkter	2 035	2 233		
varav övriga rörelseintäkter	253	277		
varav intäkter från anslaget	164	213		

Totala intäkter inkluderar också aktiverat arbete för egen räkning.

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2022.

Luftfartsverkets intäkter ökade 2022 jämfört med 2021. Den största skillnaden avser luftfartsintäkterna, där bl.a. inflationskomponenten i avgiftssystemet påverkat utfallet. Luftfartsverkets intäkter består till största delen av luftfartsintäkter (undervägs- och terminalavgifter). Därutöver får Luftfartsverket medel från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med avseende på för civilt försvar genom, anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m* och anslaget 1:19 *Obemannad luftfart*. Intäkter av anslag ökade under 2022 i förhållande till 2021 för samtliga dessa ändamål. Luftfartsverket har därutöver övriga rörelseintäkter, bl.a. intäkter från kommersiella tjänster, och intäkter från aktiverat eget arbete hänförligt till investeringsprojekt. Båda dessa poster var högre 2022 än 2021.

Resultatet efter finansiella poster uppgick 2022 till -16 miljoner kronor. På grund av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden uppgick dock totalresultatet till -6 miljoner kronor. Trots de högre luftfartsintäkterna under 2022 är

resultatet lägre än 2021, bl.a. på grund av att samtliga kostnadsposter är högre än förra året och att finansiella intäkter är lägre.

Tabell 3.79 Utfall och prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2022	Prognos 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026
Resultat efter skattemotsvarighet	- 16	-57	-164	11	26
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	(neg)	(neg)	(neg)	2	5
Soliditet (%)	7	6	4	4	4
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2024–2026.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 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 2024 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 2024 i förhållande till 2023.

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 2024 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 2024–2026 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Immateriella och materiella anläggningstillgångar i Luftfartsverket uppgick vid slutet av 2022 till 2 375 miljoner kronor, en ökning med 38 miljoner kronor från 2021. Luftfartsverkets investeringar uppgick för 2022 till 385 miljoner kronor. Under 2022 har Luftfartsverket genomfört utvecklings- och ersättningsinvesteringar för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet, regularitet och kostnadseffektivitet. Luftfartsverket har också genomfört omfattande investeringar i infrastruktur för robust flygtrafiktjänst. 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 2024–2026 uppgår till totalt 1 504 miljoner kronor, se tabell 3.80. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 83 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 17 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 3.80 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Budget 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Summa 2024–2026
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	350	461	386	371	481	1 238
ATM-utrustning	76	134	108	144	139	391
Radarutrustning	67	65	36	38	35	109
Kommunikationsutrustning	41	39	34	59	59	152
Radioutrustning	142	135	125	32	32	189
IT	6	20	16	13	13	42
Byggnader	16	27	21	21	15	57
Kommersiella investeringar	0	0	0	0	0	0
Beredskapstillgångar	1	2	2	0	0	2
Övrigt	1	39	44	64	188	297
varav investeringar i anläggningstillgångar	350	461	386	371	481	1 238
- maskiner och inventarier	350	461	386	371	481	1 238
- fastigheter och markanläggningar	0	0	0	0	0	0
- beredskapstillgångar	0	0	0	0	0	0
Finansiering av anskaffning och utveckling	350	461	386	371	481	1 238
Egna medel	344	438	360	331	444	1 135
Anslaget	6	23	26	40	36	103
Vidmakthållande av befintliga investeringar	35	87	81	113	72	266
ATM-utrustning	7	30	31	35	21	87
Radarutrustning	4	8	7	25	3	36
Kommunikationsutrustning	18	16	16	16	15	47
Radioutrustning	0	15	15	16	16	47
Byggnader	6	18	12	21	17	50
IT	0	0	0	0	0	0
varav investeringar i anläggningstillgångar	35	87	81	113	72	266
- maskiner och inventarier	35	87	81	113	72	266
- fastigheter och markanläggningar	0	0	0	0	0	0
- beredskapstillgångar	0	0	0	0	0	0
- övriga investeringar	0	0	0	0	0	0
Finansiering vidmakthållande	36	87	81	113	72	266
Egna medel	36	87	81	113	72	266
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	385	548	467	485	553	1 504
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	385	548	467	485	553	1 504

3.5.22 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2024 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 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 (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Bemyndigandet avseende låneramen uttryckte tidigare i fastpris vilket avvek från övriga låneramar på statsbudgeten som uttrycks i löpande priser och beslutas av riksdagen årligen. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2023 ersattes den tidigare hanteringen med att en ny låneram beslutades som anges i löpande pris och fastställs årligen (prop. 2022/23:1 utg.omr.22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). För 2024 föreslår regeringen att en ny låneram till Svedab fastställs till 6 400 000 000 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 senast publicerade index för digital ekonomi och digitalt samhälle (Desi) 2022. Kommissionen inhämtar till stor del underlag till Desi från EU:s statistikkontor (Eurostat). Desi 2023 publiceras under hösten 2023 och visar respektive medlemsstats ranking i relation till övriga medlemsstater inom EU. Desi redovisar ranking utifrån:

- Sveriges ranking avseende konnektivitet
- Sveriges ranking avseende humankapital
- Sveriges ranking avseende digitala offentliga tjänster
- Sveriges ranking avseende integrering av digital teknik.

I Desi 2022 har kommissionen ändrat mätmetod för en rad underindikatorer, vilket innebär att resultaten i absoluta termer inte längre är fullt ut jämförbara med tidigare års resultat. I Desi 2021 gjordes också vissa justeringar och tidigare fem mätområden blev fyra för att bättre passa de fyra huvudområden som kommissionen beskriver i Europas digitala kompass. Vidare har justering gjorts för att bättre kunna följa upp de mål som specificeras i Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den

14 december 2022 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030. EU-genomsnittet räknades dessutom om med anledning av att Storbritannien inte längre ingår i statistiken.

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

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

Med myndigheter avses statliga myndigheter, kommuner och regioner i SCB:s undersökning.

För att följa upp utvecklingen av digitaliseringen inom den offentliga förvaltningen används även rapporterna Digital förvaltning i internationellt perspektiv 2022 och Digitala Sverige 2022, En samlad analys av samhällets digitalisering från Myndigheten för digital förvaltning samt kommissionens mätning eGovernment Benchmark som omfattar 35 länder i Europa.

För delmålet om bredband används indikatorerna:

- Sveriges rankning 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)
- säkerhetsincidentrapportering (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), Eurostat och 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 ranking

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Övergripande ranking	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 ekonomi och digitalt samhälle (Desi).

I kommissionens rapport Desi 2022 placerar sig Sverige på en fjärde plats efter Danmark, Finland och Nederländerna (se tabell 4.1). Utfallet av resultaten för 2022 är mer varierat jämfört med tidigare år.

I rapporten Digitala Sverige 2022, En samlad analys av samhällets digitalisering analyserar Myndigheten för digital förvaltning samhällets digitalisering. De sammanfattande iakttagelserna är att Sverige står sig relativt väl i internationella jämförelser, men att andra länder hinner i kapp och att vissa även går förbi.

Digitaliseringen fortsätter

Den digitala kompetensen hos befolkningen är fortfarande en konkurrensfördel

När det gäller humankapital placerar sig Sverige på en fjärdeplats enligt Desi 2022 (se tabell 4.1). Det är över EU-snittet för 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 Desi 2022 till 67 procent, vilket är över EU-genomsnittet som är 54 procent. När det gäller den andel av befolkningen som har mer än grundläggande digital kompetens uppgår den till 36 procent i Sverige. I mätningen 2022 har kommissionen ändrat mätmetod vilket gör det svårt att göra jämförelser med tidigare år.

Desi 2022 visar att det fortfarande finns skillnader mellan kvinnor och män när det kommer till andelen it-specialister av arbetskraften. Totalt sett beräknas 8,6 procent av arbetskraften i åldrarna 15–74 i Sverige vara it-specialister. Av dessa är 22 procent kvinnor vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 19 procent.

Den digitala delaktigheten är allt högre

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortsatt hög. Enligt Eurostat uppgick internetanvändningen 2022 i Sverige till 96 procent, i jämförelse med EU-genomsnittet som var 89 procent.

Rapporten Svenskarna och internet 2022 visar att fler svenskar än någonsin använder digitala tjänster i sin vardag och att de förändringar av användarmönster som skedde under pandemin finns kvar.

Av rapporten framgår också att 6 procent av befolkningen som är 16 år eller äldre inte använder internet. Av denna grupp utgörs 30 procent av de äldsta pensionärerna som är 76 år eller äldre, varav merparten är födda på 1920- och 1930-talet.

Personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. PTS upphandlar särskilt viktiga

kommunikationstjänster om marknaden inte tillgodoser behoven i enlighet med lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation. Under 2022 upphandlade PTS fyra samtalsförmedlande tjänster till en total kostnad om ca 84 miljoner kronor.

Under 2022 fortsatte Myndigheten för digital förvaltning att utöva tillsyn enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Myndighetens granskning visade att det fanns brister i tillgängligheten och att ingen av de webbplatser som granskades under 2022 uppfyllde samtliga krav enligt den nämnda lagen. Granskningen visade även att de flesta brister åtgärdades efter det att myndigheten påtalat dessa.

Användningen av offentliga digitala tjänster fortsätter att öka

Sveriges ranking inom Desis område Digitala offentliga tjänster var en nionde plats 2022, vilket var en sämre placering än föregående år (se tabell 4.1). 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. Samtidigt har Sverige förbättrat sin placering inom området öppna data, ett område där Sverige tidigare internationellt sett har haft en sämre placering.

I kommissionens mätning eGovernment Benchmark 2022, som omfattar 35 europeiska länder, har Sverige en placering på 15:e plats, vilket kan jämföras med en 14:e plats 2021 och 13:e plats 2020. Syftet med eGovernment Benchmark är att mäta den digitala mognaden i offentliga tjänster och möjligheten att använda ett lands digitala tjänster i andra europeiska länder. Trenden de senaste tio åren är att Sverige tappar placeringar jämfört med övriga Europa.

SCB:s statistik om it-användningen bland privatpersoner och deras kontakter med statliga myndigheter, kommuner och regioner över internet visar att trenden de senaste åren är en stadig ökning när det gäller både att hämta information och att genomföra ärenden på deras webbplatser. SCB:s frågor i undersökningen för 2022 har förändrats, varför jämförelser mellan 2021 och 2022 är svåra att göra. Bland både kvinnor och män som laddar ner blanketter online har andelen varit oförändrad, ca 50 procent, under senare år.

Av Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2022 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 rapporten att de har använt en digital samhällstjänst jämfört med 89 procent av kvinnorna. Ålder är den faktor som påverkar användningen mest. Det är främst äldre över 85 år som inte använder digitala samhällstjänster.

Antalet användare av tjänsten Mina meddelanden för att ta emot digital myndighetspost fortsatte att öka under 2022. Antalet anslutna privatpersoner och företagare som mottagare uppgick till omkring 5,9 miljoner 2022, vilket kan jämföras med omkring 5,5 miljoner mottagare 2021 och 2 miljoner mottagare 2017. Det är lika många kvinnor och män som använder tjänsten. Nästan 101 miljoner meddelanden skickades genom infrastrukturen 2022, vilket är en ökning med över 23 procent jämfört med nivån 2021 om 82 miljoner meddelanden. År 2017 skickades drygt 13 miljoner meddelanden. Under 2022 ökade antalet anslutna statliga myndigheter och kommuner på avsändarsidan från 194 till 238.

I januari 2023 beslutade regeringen att utvidga uppdraget och förlänga utredningstiden för den särskilda utredare som utreder möjliga finansieringsmodeller för den samhälls-omfattande posttjänsten. Utredaren fick i uppdrag att även utreda förutsättningarna för att införa en skyldighet för privatpersoner och företag att ta emot digital post och

en skyldighet för myndigheter, kommuner och regioner att skicka digital post (dir. 2023:7). Utredaren ska redovisa de nya delarna av uppdraget senast den 14 juni 2024.

Under 2022 var den vanligast förekommande e-legitimationen i Sverige Bank-id, som enligt statistik från Finansiell ID-Teknik BID AB nyttjades av 8,4 miljoner användare, varav 8,2 miljoner har mobilt Bank-id. År 2019 hade Bank-id 7,6 miljoner användare. Totalt användes tjänsten över 6,7 miljarder gånger under 2022 jämfört med 3,5 miljarder gånger 2019. Av användningen avser 8 procent offentlig sektor. Internetstiftelsens rapport visar att 91 procent av befolkningen hade använt Bank-id de senaste tolv månaderna. Enligt statistik från e-legitimationsutfärdaren Freja eID AB uppgick antalet registrerade användare för Freja eID AB under 2022 till 700 000, vilket är en ökning med 50 procent jämfört med 2021.

Regeringen beslutade i december 2022 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och lämna förslag på hur staten kan utfärda en e-legitimation på högsta tillitsnivå (dir. 2022:142). Utredaren ska även analysera och föreslå förändringar som följer av kommissionens förslag av den 3 juni 2021 till ändring av förordning (EU) nr 910/2014 vad gäller inrättandet av en ram för europeisk digital identitet, COM (2021) 281. Utredaren ska i sitt arbete beakta de förslag och synpunkter som Myndigheten för digital förvaltning i samarbete med Polismyndigheten och Försäkringskassan redovisade den 30 januari 2023 avseende myndighetens uppdrag att föreslå hur en statlig e-legitimation kan utformas (Fi2023/0046). Uppdraget att föreslå hur staten kan utfärda en e-legitimation på högsta tillitsnivå ska delredovisas senast den 16 oktober 2023. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2024.

Regeringen gav i december 2022 Statskontoret i uppdrag att utföra en myndighetsanalys av Myndigheten för digital förvaltning (I2022/02193). Statskontoret ska analysera bl.a. hur myndigheten uppfyller sina uppgifter och uppdrag, myndighetens interna styrning och samverkan med andra myndigheter, samt regeringens styrning av myndigheten. Statskontoret ska vid behov lämna förslag på åtgärder. Uppdraget ska redovisas senast den 1 december 2023.

I mars 2023 överlämnade Riksrevisionen granskningsrapporten Digitala tjänster till privatpersoner – stora utvecklingsmöjligheter för statliga myndigheter (RiR 2023:6) till riksdagen. Granskningsrapporten innehåller slutsatser och rekommendationer till de myndigheter som tillhandahåller digitala tjänster riktade till privatpersoner och till regeringen. Riksrevisionens övergripande slutsats är att statens insatser för att utveckla myndigheternas digitala tjänster inte varit tillräckligt effektiva. Regeringen kommer att lämna en skrivelse till riksdagen med anledning av Riksrevisionens granskningsrapport.

Den 1 juli 2023 infördes en lag (2023:335) om ändring av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) som syftar till att ge myndigheter bättre förutsättningar att utkontraktera sin it-drift och att stärka skyddet för de uppgifter som lämnas vidare i samband med detta. Regeringen gav även i december 2022 Försäkringskassan i uppdrag att erbjuda samordnad och säker it-drift för Sveriges myndigheter (I2022/02320). Uppdraget är en förlängning av tidigare uppdrag (Fi2017/03257 och I2019/02515) och sträcker sig t.o.m. den 31 december 2024.

En beskrivning av utvecklingen av den statliga förvaltningspolitiken ges inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning avsnitt 4 om statlig förvaltningspolitik.

Fler initiativ om tillgängliggörande av data

En utredare fick i oktober 2022 i uppdrag att analysera och lämna förslag på hur Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/868 av den 30 maj 2022 om

europaisk dataförvaltning (dataförvaltningsförordningen) kan kompletteras i nationell rätt (I2022/01839). Uppdraget redovisades i juni 2023.

Regeringen beslutade den 9 mars 2023 att, i enlighet med 4 kap. 6 § lagen (2022:818) om den offentliga sektorns tillgängliggörande av data, medge undantag från kravet på avgiftsfritt tillgängliggörande av data under en tidsbegränsad period om högst två år från den dag då genomförandeförordningen träder i kraft för Bolagsverket, Lantmäteriet, Sjöfartsverket, Sveriges geologiska undersökning och SCB för vissa dataset (Fi2023/00998). Beslutet är giltigt till den 9 februari 2025.

Regeringen beslutade den 30 mars 2023 att Sverige ska anta Open Data Charters stadga (Fi2023/01225). Open Data Charter är en internationell organisation som verkar för att öka mängden öppna och tillgängliga data inom den offentliga förvaltningen samtidigt som de enskildas rättigheter tillvaratas. Stadgan innehåller sex principer som anger hur denna målsättning kan uppnås. Den 30 mars 2023 beslutade regeringen även att uppdraga åt Myndigheten för digital förvaltning att ansvara för genomförandet av stadgan och dess principer för tillgängliggörande av data (Fi2023/01226). Samma dag beslutade regeringen en ny svensk handlingsplan för det svenska medlemskapet i den internationella organisationen Open Government Partnership för perioden 2023–2025. Beslutet föregicks av ett samråd inom ramen för Nationellt organ för dialog och samråd mellan regeringen och det civila samhället (NOD). Open Government Partnership verkar för kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan nationella aktörer och för större öppenhet och en mer medborgarcentrerad utveckling inom medlemmarnas offentliga förvaltning. Myndigheten för digital förvaltning ska vid genomförandet av Open Data Charters stadga också beakta den svenska handlingsplanen för Open Governmental Partnership 2023–2025.

EU-initiativ driver på utvecklingen av digitaliseringspolitiken

Europaparlamentet och rådet har antagit policyprogram för det digitala decenniet 2030, beslut (EU) 2022/2481. EU:s policyprogram omfattar grundläggande rättigheter och principer för den digitala omvandlingen samt målen för EU:s digitalisering t.o.m. 2030. Målen är en befolkning med digitala färdigheter och en högkvalificerad digital yrkeskår, säker och hållbar infrastruktur, digital omvandling av företag och digitalisering av offentliga tjänster. Av beslutet framgår att medlemsstaterna vartannat år fr.o.m. oktober 2023 t.o.m. 2030 ska lämna en redovisning till kommissionen av hur långt landet kommit i arbetet med att uppnå målen, en s.k. nationell färdplan. I april 2023 gav därför regeringen Myndigheten för digital förvaltning i uppdrag att ta fram förslag till nationell strategisk redovisning för det digitala decenniet (Fi2023/01494).

Programmet för ett digitalt Europa, som har fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/694 av den 29 april 2021 om inrättande av programmet för ett digitalt Europa och om upphävande av beslut (EU) 2015/2240, löper under perioden 2021–2027. I enlighet med programmet avsätter kommissionen 7,6 miljarder euro för att stödja den digitala omvandlingen, främst utvecklingen och användningen av ny teknik. Under 2022 beviljades svenska aktörer 24 miljoner euro till olika fleråriga projekt, vilket motsvarar drygt 3 procent av det totalt beviljade beloppet. Regeringen gav den 17 februari 2022 Myndigheten för digital förvaltning i uppdrag att ansvara för en nationell samordningsfunktion för programmet och E-hälsomyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, PTS, Tillväxtverket, Verket för innovationssystem (Vinnova) och Vetenskapsrådet i uppdrag att delta i samordningsfunktionen (I2022/00403). Projekt med svenskt deltagande som har fått finansiering rör bl.a. artificiell intelligens (AI) inom hälsa, jordbruk och smarta städer, datautrymmen och digitala färdigheter. Vidare har kommissionen etablerat ett europeiskt nätverk för digitala innovationshubbar. Kommissionen har valt ut fyra svenska hubbar och har beviljat dem delfinansiering. De utvalda hubbarna har fokus

på nästa generations flyg, tillverkningsindustri, hälsosektorn och AI-utveckling för företag.

Kommissionen lade den 23 februari 2022 fram ett förslag till en förordning om harmoniserade regler för skäligen åtkomst till och användning av data, COM (2022) 68 (datarättsförordningen). Förordningsförslaget innehåller bl.a. bestämmelser om konsumenters och företags åtkomst till och användning av data från uppkopplade produkter, t.ex. flygplan, bilar, traktorer eller industrirobotar. Förslaget innebär vidare att företag måste dela vissa data med offentliga aktörer t.ex. vid en allmän nödsituation och att konsumenters möjligheter att byta molntjänster förenklas. Dessutom föreslås institutionella mekanismer för att öka interoperabiliteten vid datadelning samt för att genomföra och övervaka förordningens genomförande. Det svenska ordförandeskapet har under våren och sommaren 2023 slutfört trepartssamtal med Europaparlamentet. Rådet antog förordningen den 14 juli 2023 och Europaparlamentet förväntas slutligt anta förordningen den 2 november 2023.

Kommissionen lade den 18 november 2022 fram ett förslag till en förordning om åtgärder för att uppnå en hög interoperabilitetsnivå i medlemsstaternas offentliga sektorer, COM (2022) 720. Förslaget utvecklar det befintliga ramverket för interoperabilitet inom EU och är tänkt att stärka gränsöverskridande interoperabilitet samt samarbeten mellan medlemsstaternas offentliga förvaltningar. Förslaget har under det svenska ordförandeskapet förhandlats i rådet under våren och sommaren 2023.

Kommissionen lade den 3 juni 2021 fram ett förslag till förordning om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 vad gäller inrättandet av en ram för europeisk digital identitet, COM (2021) 281 (den reviderade eIDAS-förordningen). Förslaget innebär bl.a. att det ska bli obligatoriskt för medlemsstaterna att anmäla en e-legitimation på högsta tillitsnivå enligt ett fastställt förfarande för gränsöverskridande identifiering. Vidare ska varje medlemsstat utfärda en europeisk digital identitetsplånbok. Det svenska ordförandeskapet har under våren och sommaren 2023 haft flera trepartssamtal med Europaparlamentet, vilket har resulterat i en politisk principöverenskommelse om huvuddelarna i förslaget.

Kommissionen lade den 21 april 2021 fram ett förslag till förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens, COM (2021) 206. Förslaget ger ett rättsligt ramverk för AI-system i syfte att stödja deras användning och utveckling inom EU. Förutom att säkerställa att AI-system som placeras på den inre marknaden är säkra och utformade med respekt för de mänskliga rättigheterna, är förslagens målsättning också att med stöd av tydliga reglering skapa förutsägbarhet för AI i syfte att underlätta innovation och investering inom AI. I juni 2023 inledde det svenska ordförandeskapet trepartssamtal med Europaparlamentet.

Kommissionen lade den 15 september 2022 fram ett förslag till förordning om horisontella cybersäkerhetskrav för produkter med digitala element och ändring av förordning (EU) 2019/1020 (cyberresiliensakten). Syftet med förslaget är att skapa förutsättningar för utveckling av cybersäkra produkter med digitala inslag genom att försäkra att hård- och mjukvara placeras på den inre marknaden med färre sårbarheter och att tillverkare tar större ansvar för produkters cybersäkerhet genom deras livscykel. Förslaget syftar även till att konsumenter ska få tillräcklig information om cybersäkerheten för de produkter med digitala inslag som de köper och använder. Det svenska ordförandeskapet arbetade under våren aktivt med att föra förhandlingarna i rådet framåt mot en allmän inriktning. Den allmänna inriktningen antogs av rådet den 19 juli 2023.

Den 23 februari 2023 presenterade kommissionen ett förslag till förordning om gigabitinfrastruktur, COM (2023) 94. Förordningen innebär en revidering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/61/EU av den 15 maj 2014 om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av höghastighetsnät för elektronisk kommunikation. Förordningen syftar till att påskynda och effektivisera utbyggnaden av den fysiska digitala infrastrukturen. Det svenska ordförandeskapet har under våren inlett behandling av förordningen i rådsarbetsgruppen för telekomfrågor.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 av den 19 oktober 2022 om en inre marknad för digitala tjänster och om ändring av direktiv 2000/31/EG (förordningen om digitala tjänster) syftar till att stärka enskildas rättigheter, säkerhet och tillit till digitala tjänster, samt förtydliga skyldigheterna för leverantörer av onlineplattformar och andra digitala förmedlingstjänster. Utredningen om kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om en inre marknad för digitala tjänster tillsattes för att skyndsamt kunna vidta de åtgärder som krävs för att förordningen ska få ett effektivt genomslag i Sverige. Dess slutbetänkande En inre marknad för digitala tjänster – kompletteringar och ändringar i svensk rätt (SOU 2023:39) redovisades i juni 2023 och har remitterats.

Användning av ny teknik bidrar till konkurrenskraft och stärkt välfärd

Sverige är på tredje plats, i rankningen 2022 för Desi-indikatorn Integration av ny teknik, som mäter digitalisering av företag och e-handel, vilket kan jämföras med en sjätteplats 2020 (se tabell 4.1). Den huvudsakliga anledningen till förändringen är att kommissionen 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.

EU har i policyprogrammet för det digitala decenniet 2030, beslut (EU) 2022/2481, fastställt målet 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. Genomsnittet i EU är 60 procent. Mätningen visar att stora företag har en högre digital intensitet än små och medelstora företag.

SCB presenterade i mars 2023 rapporten AI-användningen i företag och offentlig sektor. Med offentlig sektor avser SCB statliga myndigheter, kommuner och regioner, dvs. offentlig förvaltning. Rapporten visar att AI-användningen i Sverige ökade 2021 jämfört med 2019. Användningen ökade med drygt en procentenhet bland företag och med drygt fyra procentenheter i den offentliga förvaltningen. Det är dock de större företagen och verksamheterna inom den offentliga förvaltningen (med 250 eller fler anställda) som har den största användningen av AI. Bland företag uppgav nästan 7 procent att de använde sig av AI-teknik, samtidigt som AI-användningen bland större företag uppgick till knappt 30 procent.

Inom den offentliga förvaltningen uppgav drygt 26 procent att de använt AI i någon form i sin verksamhet under 2021, medan andelen bland de större verksamheterna inom den offentliga förvaltningen uppgick till ca 30 procent.

Av dem som besvarade den enkät som låg till grund för SCB:s rapport var 181 statliga myndigheter, 20 regioner och 287 kommuner. Samtliga ökade sin AI-användning under perioden 2019–2021. Regioner var den delsektor som i störst utsträckning använde AI. Under 2021 använde 65 procent av regionerna AI i någon form. Det är en ökning med två regioner sedan 2019. Kommunerna ökade sin AI-användning mellan 2019 och 2021 med ca 5 procentenheter till knappt 24 procent. Motsvarande ökning var drygt 2 procentenheter inom statliga myndigheter vars andel som använde AI var 27 procent.

Regeringen gav i mars 2023 Vinnova i uppdrag att stärka innovations- och forskningsprogrammet Avancerad digitalisering (KN2023/02784). Programmet utgör ett kompletterande initiativ till andra insatser inom myndigheten som syftar till att stärka Sveriges position internationellt när det gäller nästa generations avancerade och kraftfulla digitala lösningar. Vinnova ska genomföra insatser inom relevanta teknikområden, t.ex. i form av utlysningar för ansökningar om medel för forskning och utveckling m.m.

I januari 2023 slutredovisade Myndigheten för digital förvaltning, Skatteverket, Arbetsförmedlingen och Bolagsverket regeringsuppdraget att främja offentlig förvaltnings förmåga att använda AI (Fi2023/00349). Bland annat har en behovsanalys för det fortsatta arbetet med att tillgängliggöra förvaltningsgemensam AI-infrastruktur för offentliga aktörer i Sverige genomförts. Vidare har myndigheterna utvecklat en AI-baserad översättnings- och transkriberingstjänst inom ramen för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen (Ena). Även en samarbetsplattform har utvecklats (offentligai.se). Plattformen med en AI-guide, en förtroendemodell och goda exempel på AI-projekt syftar till lärandespridning och vidareanvändning inom offentlig förvaltning. Dessutom har myndigheterna tillsammans med andra AI-aktörer byggt upp en regulatorisk testverksamhet, ett s.k. policylab, i syfte att undersöka hur EU:s förslag till förordning om AI kan påverka AI-arbetet i praktiken.

Införandet av den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen fortsätter

Arbetet med att etablera Ena fortsatte under 2022 (I2022/00102). I januari 2023 redovisade Myndigheten för digital förvaltning hur arbetet fortskrider. Bolagsverket har bl.a. lanserat tjänsten Mina ombud, en nationell infrastruktur för standardiserad och säker digital fullmaktshantering som gör det möjligt för personer att kunna företräda företag med hjälp av digitala fullmakter (utg. omr. 24 avsnitt 3.3.1).

Myndigheten för digital förvaltning fick den 16 december 2021 i uppdrag att utveckla och tillhandahålla infrastruktur för säker digital kommunikation i offentlig sektor (I2021/03317). Syftet med uppdraget var att realisera en överenskommelse mellan staten och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) om 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 lämnade en delrapport den 30 september 2022 (I2022/01811). I delrapporten framfördes behovet av att fler säkerhetsanalyser behöver göras mot bakgrund av det nya omvärldsläget. Med anledning av delrapporten hemställde Myndigheten för digital förvaltning den 10 februari 2023 dels om en förlängning av sitt uppdrag att tillhandahålla en infrastruktur för säker digital kommunikation, dels om ytterligare finansiering av uppdraget för att kunna genomföra ytterligare nödvändiga analyser och riskreducerande åtgärder (Fi2023/00614). Regeringen beslutade den 8 juni 2023 om en förlängning t.o.m. den 1 april 2024 av uppdraget att tillhandahålla en infrastruktur för säker digital kommunikation.

Bredband i världsklass

Sverige har i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. År 2022 var Sverige rankat på nionde plats på området konnektivitet, vilket kan jämföras med en femte plats i mätningen 2021 och en andra plats 2020. Att Sverige rankas lägre har främst sin förklaring i att flera andra länder i EU nu också har bra tillgång till fiber och att utbyggnaden av 5G försenats i Sverige av bl.a. säkerhetsskäl.

Andelen hushåll och företag i Sverige med tillgång till bredband eller tillgång till bredband i sin absoluta närhet fortsätter att öka (se tabell 4.2). Även tillgången till stabila mobila tjänster av god kvalitet i områden där människor normalt befinner sig,

t.ex. bilvägar, ökade något 2022 jämfört med 2021. Tillgången till bredband via fiber uppgick till totalt ca 84 procent av hushållen i oktober 2022, vilket är en ökning med ca 2,6 procentenheter jämfört med 2021. I områden utanför tätort och småort var tillgången till bredband via fiber för hushåll 65 procent. Skillnaden mellan glesbebyggda och tätbebyggda områden fortsätter att minska men var i oktober 2022 ändå ca 20 procent (jämfört med 24 procent 2021). Andelen hushåll som har möjlighet att ansluta sig är högre än andelen hushåll som är anslutna. Inom tätort har 98 procent av hushållen infrastruktur i sin absoluta närhet som medger bredband om minst 1 Gbit/s. Motsvarande andel utanför tätort uppgår till 80 procent.

Tabell 4.2 Tillgång till fast bredband

Andel (procent) av hushåll och företag som har tillgång till

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bredband om minst 30 Mbit/s*	91	95	96	97	98	99	99
Bredband om minst 100 Mbit/s	71	77	81	84	86	88	90
Bredband om minst 1 Gbit/s*	-	86	89	92	95	96	97
Bredband via fiber (hushåll)	66	72	77	80	82	82	84
Stabila mobila tjänster av god kvalitet	-	-	89	92	93	93	94

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

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2022 (PTS-ER-2023:13).

Sammanfattningsvis finns det stor tillgång till bredbandsinfrastruktur i Sverige, och PTS beräknar att så många som 98 procent av alla hushåll och arbetsställen kommer att ha tillgång till uppkoppling om 1 Gbit/s under 2025. Myndigheten konstaterar dock att det är en stor utmaning för de sista två procenten att få tillgång till uppkoppling. För att möta denna utmaning gav regeringen den 16 mars 2023 PTS i uppdrag att utreda möjligheten att påskynda bredbandsutbyggnaden i glesbygd genom att komplettera befintligt bredbandsstöd med möjlighet till trådlösa tekniker (Fi2023/01068). Uppdraget ska redovisas i september 2023.

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. Under 2022 tilldelade PTS stödsökande nätbyggare totalt ca 1 244 miljoner kronor för att finansiera anslutningar till över 19 000 hushåll och företag. Bredbandsstödet har bidragit till vidareutbyggnad av fasta nät genom att finansiera kommersiellt icke gångbar utbyggnad i glesbygder. Det genomsnittliga stödet per byggnad som tilldelats har ökat med 64 procent från 2021 till 2022, vilket indikerar att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. God spridning till alla landsdelar har säkerställts då tillgängliga medel fördelats genom utlysning i hela landet. Vid 2022 års tilldelning var genomsnittligt stöd 45 025 kronor per byggnad. I Norrland var stödet högst med 63 647 kronor per byggnad och i Götaland lägst med 36 817 kronor per byggnad.

Utöver det nationella stödet för bredband har 253 miljoner kronor avsatts i regionalfondsprogrammet, som Tillväxtverket administrerar, under programperioden 2021–2027. Stödet är avsett för ortssammanbindande förbindelser och är tillgängligt i programområdena för Övre Norrland och Mellersta Norrland. För mer information se utgiftsområde 19 Regional utveckling.

Inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa 2 Digital (CEF2 Digital) beviljas medel för utveckling av europeisk digital infrastruktur. Under 2022 lämnade den förra regeringen samtycke till sex projekt som avsåg att ansöka om medel ur fonden. Totala projektkostnader uppgick till 40,4 miljoner euro och det sökta medfinansieringsbeloppet från CEF2 Digital uppgick till totalt 16,3 miljoner euro. Av dessa beviljades ett projekt 190 000 euro i medfinansiering ur fonden.

Under första kvartalet 2023 lämnade regeringen samtycke till att 12 svenska projekt avsåg att ansöka om medel ur CEF2 Digital för utveckling av 5G för smarta samhällen, 5G-transportkorridorer samt sjökablar. De totala projektkostnaderna från Sverige uppgår till 268,2 miljoner euro och det sökta medfinansieringsbeloppet uppgår till 137,8 miljoner euro.

Bredbandsforums kansli har i samverkan med organisationerna i Bredbandsforums styrgrupp tagit fram en färdplan för bredbandsstrategins måluppfyllnad år 2025. Under 2022 undersökte Bredbandsforum intresset och förutsättningarna för mobilmaster som är helt eller delvis offentligt finansierade. Bredbandsforum kommer under 2023 att fokusera arbetet på digital mobilitet och 5G.

PTS har i uppdrag att mellan 2021 och 2025 lämna stöd till de regionala bredbandskoordinatorerna och årligen följa upp deras verksamhet. Av uppföljningen för 2022 framgår att regionerna bidrar till att öka bredbandsanvändningen genom att bl.a. samverka och samordna aktörer verka 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 och regionala prioriteringar inom ramen för det nationella bredbandsstödet som PTS ansvarar för (Fi2023/01089). Länsstyrelserna har i uppdrag att främja tillgång till och utbyggnad av bredband inom ramen för relevanta uppgifter och uppdrag t.ex. inom samhällsplanering, handläggning av tillstånd, totalförsvar och krisberedskap. Därutöver samverkar länsstyrelserna med regionerna och PTS i bredbandsrelaterade frågor.

I februari 2022 beviljade PTS två ansökningar om sammantaget 22,5 miljoner kronor med stöd av förordningen (2021:975) om statligt stöd för bättre mobil uppkoppling för resenärer i fjärrtågstrafik. Utbyggnationerna i Åskott, Namntall och Björnböletunnlarna på Botniabanan som stödfinansierats beräknas vara klara under 2023. PTS har fått i uppdrag att utvärdera de stöd som beviljades under 2022 och att analysera behov av eventuella åtgärder som på längre sikt kan bidra till att möjliggöra förbättrad uppkoppling för tågresenärer (I2022/00842). PTS delredovisade i februari 2022 täckningsläget längs Sveriges järnvägsnät samt ett antal åtgärdsförslag (PTS-ER-2023:5). Uppdraget slutredovisades den 1 september 2023.

Tillgången till funktionellt internet och telefoni

Tillgången till funktionellt internet och telefoni i Sverige är mycket god. I oktober 2022 fanns det ca 50 hushåll och fasta verksamhetsställen utan tillgång till vare sig trådbundna nät eller mobilnät enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2022 (PTS-ER-2023:13). Motsvarande antal under 2021 var ca 80.

PTS delade med stöd av förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet ut 323 000 kronor i stöd under 2022 till åtgärder som ger en sådan tillgång. Antalet beviljade ärenden är litet. Detta beror till stor del på att de flesta kan få funktionell tillgång till internet genom åtgärder som kostar mindre än 5 000 kronor, vilket är gränsen för att man ska kunna beviljas stöd.

Avvecklingen av 2G- och 3G-näten kan påverka behovet av stödet för de hushåll och företag som i dag endast har tillgång till sådana nät. Regeringen har i regleringsbrevet för budgetåret 2023 gett PTS i uppdrag att följa avvecklingen av 2G- och 3G-näten samt vilka informationsinsatser som genomförs med anledning av avvecklingen. PTS ska även följa vilka ersättningslösningar som erbjuds i de fall elektroniska kommunikationstjänster har varit beroende av kopparnätet, 2G-nätet eller 3G-nätet.

Täckning och tjänster via satellit, vilka ger tillgång till uppkopplingshastigheter som betydligt överstiger 10 Mbit/s, etablerades under slutet av 2022. Detta är dock en dyrare lösning och tjänsten behöver testas i de nordligare delarna av Sverige.

Elektroniska kommunikationer

Välfungerande marknader för elektroniska kommunikationer

Mediankostnaden per månad för bredbandsabonnemang och för mobilt bredband förändrades endast marginellt mellan 2021 och 2022. Det är små förändringar och ingen tydlig trend kan noteras när det gäller prisutvecklingen för mobilabonnemang eller fast bredband.

Mängden datatrafik i mobilnäten fortsätter att öka. Under de senaste tre åren har den årliga ökningen i genomsnitt varit 30 procent. Datatrafik i 5G-nät fortsätter att öka kraftigt men utgjorde 2022 endast 1,5 procent av den totala mobila datatrafiken.

Investeringarna på marknaden för fast och mobil infrastruktur är på en stabil nivå och uppgick till ca 12 miljarder kronor. Andelen investeringar i mobil infrastruktur uppgick till ca 26 procent av de totala investeringarna och var på en högre nivå 2021 och 2022 än tidigare vilket är ett resultat av vikande investeringar i fiberutbyggnad och stora uppgraderingar av mobilnät till 5G.

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). En ny lag om elektronisk kommunikation och en ny förordning (2022:511) om elektronisk kommunikation trädde i kraft den 3 juni 2022. Vidare har PTS beslutat om tillhörande föreskrifter. Reglerna syftar till att uppnå heltäckande och obegränsad uppkoppling på den inre marknaden, främjad konkurrens och ökade valmöjligheter för slutanvändarna. Vidare är syftet att förenkla regelverket och anpassa förfaranden till snabba förändringar på marknaderna och den tekniska utvecklingen – allt för att uppnå en mer sammanhållen inre marknad.

Det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på information- och cybersäkerhet

Sverige har varit aktivt i utvärderingen av hot och risker kopplade till elektroniska kommunikationsnät, främst till 5G-näten och till ny arkitektur såsom Open-RAN, och har genom PTS fortsatt att vara drivande i arbetet inom EU med genomförandet av den s.k. verktygslådan med rekommenderade åtgärder för 5G-säkerhet.

Tillhandahållare av allmänna elektroniska kommunikationsnät och allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera säkerhetsincidenter, som haft en betydande påverkan på nät och tjänster samt integritetsincidenter till PTS. Under 2022 registrerade PTS 365 rapporterade incidenter varav 28 var säkerhetsincidenter och 337 integritetsincidenter. Det är något färre incidenter än föregående år. Införandet av den nya lagen om elektronisk kommunikation och de nya föreskrifter som PTS meddelat under året bedöms ha påverkat rapporteringsbenägenheten. De två vanligaste grundorsakerna till rapporterade säkerhetsincidenter under 2022 var systemfel (21 av incidenterna) och mänskliga misstag eller felbedömningar (4 av incidenterna). För integritetsincidenter var de två vanligaste grundorsakerna mänskliga misstag eller felbedömningar (115 av incidenterna) och brister i organisatoriska rutiner och processer (104 av incidenterna). Sedan den nya lagen om elektronisk kommunikation trädde i kraft omfattas även tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster av rapporteringsskyldighet.

Under 2022 och 2023 fortsatte PTS att arbeta utifrån den framtagna inriktningen för myndighetens totalförsvarsplanering inom elektroniska kommunikationer för perioden 2020–2025. I syfte att stärka förmågan inom sektorn för elektroniska kommunikationer och post har PTS bl.a. arbetat med flera olika robusthetshöjande åtgärder och åtgärder för att förstärka försörjningsförmågan vilket inkluderar övning samt informations- och erfarenhetsutbyten med telekom- och postoperatörer. De medel som efter förslag i propositionen Extra ändringsbudget för 2022 – Vårändringsbudget för 2022 och stöd till Ukraina tillförts PTS arbete med civilt försvar inom elektroniska kommunikationer har resulterat i att flera åtgärder har kunnat genomföras under året, exempelvis införskaffandet av utrustning och materiel för sektorn som är nödvändiga vid händelse av höjd beredskap, inklusive krig (prop. 2021/22:269, bet. 2021/22:FiU49, rskr. 2021/22:469).

På informations- och cybersäkerhetsområdet har samarbetet mellan PTS och övriga myndigheter som deltar i det nationella cybersäkerhetscentret (NCSC) fortsatt stärkts. PTS deltog aktivt i centret bl.a. i arbetet med standardisering, nationell privat-offentlig samverkan, samordning av incidenthantering och med att leverera anpassade lägesbilder till regeringen. Som ett led i PTS utbildnings- och övningsstrategi genomfördes i november 2022 Cyber Defence Exercise, en teknisk övning tillsammans med deltagare från sektorn för elektronisk kommunikation. Syftet med cyberförsvarsövningen var att öva incidenthantering, informationsdelning på ett strukturerat sätt och samverkan mellan aktörer för att öka den kollektiva förmågan att hantera cyberhot.

Åtgärder för att främja införandet av ett nytt internetprotokoll

PTS fick i regleringsbrevet för budgetåret 2021 i uppdrag att inrätta ett forum för samtliga berörda aktörer i värdekedjan runt standarden för det nya internetprotokollet IPv6. PTS bedömer att säkerheten i nät och tjänster kan påverkas i negativ riktning och konkurrenssituationen bland marknadsaktörerna i Sverige försämrats om inte IPv6 införs samt att detta kan hindra den pågående digitaliseringen i samhället. När det gäller den offentliga sektorns införande av IPv6 har ca 24 procent av de statliga förvaltningsmyndigheterna, ca 19 procent av kommunerna och ca fem procent av regionerna genomfört ändringen.

4.3.2 Postmarknaden fortsätter att förändras

Under 2022 skickades det ca 1,35 miljarder brevframsändelser inom Sverige (se tabell 4.3). Cirka 1,3 miljarder av dessa var traditionella brev och ca 55 miljoner var varuförsändelser om 0–2 kg som också hanteras och delas ut inom brevflödet s.k. paketbrev.

Tabell 4.3 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000 (index år)	3 426,30	100
2018	2 018,40	58,9
2019	1 805,50	52,7
2020	1 592,50	46,4
2021	1 505,90	44
2022	1 352,00	39

Källa: PTS.

Jämfört med föregående år minskade det totala antalet brevframsändelser i termer av volymer (antal brev) med 10 procent och i omsättning med 9 procent. Paketbrev ökade i termer av volym (7 procent) men minskade i termer av omsättning (5 procent). Den totala omsättningen på brevmarknaden under 2022 var 8,4 miljarder

kronor, varav traditionella brev stod för 7,1 miljarder kronor och paketbrev stod för 1,3 miljarder kronor.

Den 1 oktober 2020 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda möjliga finansieringsmodeller för den samhällsomfattande posttjänsten. Syftet med uppdraget var att klargöra hur den samhällsomfattande posttjänsten ska finansieras när den inte längre kan vara fullt ut självfinansierad. Uppdraget redovisades i betänkandet Posttjänst för hela slanten (SOU 2023:4) som lämnades till regeringen den 30 januari 2023. Betänkandet har remitterats och bereds nu i Regeringskansliet.

Under 2022 fanns det 25 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet på den svenska postmarknaden. Postnord AB (Postnord) är den största aktören på marknaden för traditionella brevtjänster. Bolaget hade under 2022 en marknadsandel på mellan 75 och 80 procent räknat i volym. Postnords största konkurrent är Citymail Sweden AB (Citymail), med en marknadsandel på mellan 20 och 25 procent. Jämfört med föregående år är marknadsandelarna mer eller mindre oförändrade.

Postnord är även den största aktören på marknaden för paketbrev, med en marknadsandel på mellan 65 och 70 procent av volymerna. Jämfört med föregående år minskade Postnords marknadsandel med 4 procentenheter 2022. Näst störst är Early Bird AB som har en marknadsandel på mellan 25 och 30 procent. Citymail är det tredje största företaget för paketbrev med en marknadsandel mellan 5 och 10 procent. Jämfört med föregående år är marknadsandelarna för paketbrev mer eller mindre oförändrade.

Under 2021 distribuerades ca 358 miljoner paket på den svenska marknaden, varav 55,5 miljoner paket hade avsändaren i Sverige och mottagaren utomlands. Detta kan jämföras med att det under 2020 distribuerades 295 miljoner paket, varav ca 48 miljoner paket hade sin mottagare utomlands. Under 2021 växte därmed paketmarknaden med 21,4 procent.

Sedan den 1 januari 2018 ska 95 procent av inrikes enstaka brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar enligt bestämmelser i postförordningen (2010:1049). Oberoende mätningar från 2022 visar att Postnord, i rollen som utsedd tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten, för första gången inte når upp till kravet. Postnord delade ut 94,7 procent av de brev som lämnats in för tvådagarsbefordran i tid under 2022. Motsvarande siffra för 2021 var 97,9 procent (se tabell 4.4).

Tabell 4.4 Andelen brev som inlämnats till Postnord för tvådagarsbefordran och som delades ut inom tidsramen

År	Årsmedel (procent)
2018 (tvådagarsbefordran introducerades)	98,6
2019	97,7
2020	98,1
2021	97,9
2022	94,7

Källa: PTS.

För andra året i rad ökade under 2022 antalet postrelaterade frågor som kom in till PTS. Under 2022 tog PTS emot 1 535 ärenden, vilket motsvarar en ökning med ca 14 procent jämfört med 2021, då antalet ärenden uppgick till 1 344 (könsuppdelad statistik saknas). Cirka 90 procent av ärendena utgjordes av klagomål. Under 2021 uppgick andelen sådana ärenden till ca 85 procent. Av klagomålen 2022 kunde ca 70 procent kopplas till Postnord, 4 procent till Citymail och 25 procent till icke angivna postoperatörer.

Under andra halvåret av 2022 inkom flera klagomål till PTS gällande brister i Postnords utdelningsverksamhet. Klagomålen handlade främst om brev som når mottagaren först ett par veckor efter att avsändaren skickat brevet. PTS beslutade därför att inleda tillsyn med syfte att granska om Postnord bedriver en tillförlitlig postverksamhet i enlighet med postlagen och bolagets tillståndsvillkor. PTS tillsyn av Postnord pågår fortfarande.

4.3.3 Tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats

Länsstyrelserna bedömer i rapporten *Bevakning av grundläggande betaltjänster 2022* att det under de senaste åren har skett en gradvis, men tydlig, försämring av tillgången till kontantbaserade och manuella betaltjänster.

I rapporten bedömer 15 av 21 länsstyrelser att tillgången till grundläggande betaltjänster inte är tillfredställande. Detta är en markant skillnad jämfört med 2021 då enbart 3 av 21 länsstyrelser gjorde samma bedömning.

Kontantinfrastrukturen har försvagats till följd av att marknadsaktörer avvecklar tjänster och serviceplatser eller går i konkurs. Ett exempel på denna utveckling är att ClearOn AB under 2022 avvecklade tjänsten Kassagiro. Tjänsten möjliggjorde kontantuttag, räkningsbetalning och dagskasseinsättning via ombud på ca 150 platser runt om i landet.

Länsstyrelserna kan bevilja stöd till ombud för att förbättra tillgången till betaltjänster i områden där tillgången är bristfällig. Länsstyrelserna anger dock i rapporten att detta blir allt svårare att genomföra på grund av att färre aktörer erbjuder dessa tjänster.

I december 2020 gav regeringen en särskild utredare i uppdrag att göra en bred kartläggning av betalningsmarknadens utveckling och analysera hur statens framtida roll bör se ut. Utredningen redovisade sitt uppdrag den 31 mars 2023 i betänkandet *Staten och betalningarna* (SOU 2023:16). I betänkandet föreslås bl.a. att det av riksdagen beslutade målet om tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser ska ersättas av ett mål om att alla i Sverige ska ha möjlighet att göra betalningar till rimliga kostnader, oavsett betalningssätt. Utredningens förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet.

4.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Användningen av digitaliseringens möjligheter

Teknikutvecklingen är fortsatt snabb och användningen av digital teknik och data fortsätter vara en central drivkraft för ökad produktivitet och ekonomisk tillväxt. Teknikens omfattande konsekvenser innebär att digitaliseringspolitiken blir alltmer sammanflätad med andra politikområden som t.ex. geopolitik, handelspolitik och säkerhetspolitik. Även om många länder investerar offensivt i forskning, utveckling och innovationer presterar Sverige alltjämt över snittet i EU och rankas fortsatt högt i internationella mätningar av digitalisering. Användningen av digital teknik och digital omställning är kritiska faktorer för Sveriges konkurrenskraft och en hållbar samhällsutveckling. Sverige placerar sig högt när det kommer till att använda digitaliseringens möjligheter men efter ledande länder som Danmark och Finland, särskilt vad gäller digitalisering inom den offentliga förvaltningen.

Digitaliseringen av den offentliga förvaltningen går långsammare i Sverige än i jämförbara länder. Det innebär att verksamheten inte bedrivs så effektivt och att servicen inte är så enkel och smidig som den skulle kunna vara. Det finns många statliga myndigheter, regioner och kommuner som presterar bra, men det är skillnader i

servicenivåer mellan olika statliga myndigheter, mellan kommuner och även mellan olika verksamhetsområden. Det riskerar att leda till olika servicenivåer i landet. Regeringen bedömer dock att det är positivt att antalet personer och företag som använder tjänsten Mina meddelanden för att ta emot digital myndighetspost fortsatte att öka under 2022, vilket bidrar till en förbättrad effektivitet i den offentliga förvaltningen.

En viss ökning av AI-användningen har skett det senaste året, både inom näringslivet och den offentliga förvaltningen. Användningen av AI är störst bland de större företagen och större verksamheter inom statliga myndigheter, regioner och kommuner (med 250 eller fler anställda).

När det gäller digital kompetens står sig Sverige relativt väl jämfört med EU:s övriga medlemsstater. Det finns fortsatt svårigheter att rekrytera personer med rätt kompetens när det gäller digitalisering både inom offentlig förvaltning och för företag.

Att andra länder lyckas bättre än Sverige, trots att de har sämre förutsättningar i form av exempelvis lägre digital kompetens och utbyggnad av bredband, visar att Sverige fortfarande inte har lyckats använda digitaliseringens möjligheter fullt ut för att främja ökad konkurrenskraft och sysselsättning samt för ekonomisk, social och miljömässig hållbar utveckling.

Regeringen bedömer därför att Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken. Däremot finns det goda förutsättningar att i huvudsak uppnå målen i EU:s policyprogram för det digitala decenniet 2030, beslut (EU) 2022/2481.

Bredbandsstöd 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 viktiga och att det bidrar till möjligheten att nå målet för tillgång till bredband. Tilldelat bredbandsstöd per byggnad ökar i förhållande till föregående år vilket indikerar att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Samtidigt konstaterar regeringen att skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd fortsätter att minska. Bedömningen är att det finns goda förutsättningar 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

Ett fortsatt aktivt och förutsättningsskapande arbete inom civilt försvar och informations- och cybersäkerhetsområdet är viktigt för att uppnå målen om säkra och robusta elektroniska kommunikationer. Detta innefattar ett fortsatt behov av beredskapsplanering och förmågehöjning inom sektorn. Vidare är utbyggnad av 5G och utveckling av 6G viktig för att uppnå målet om effektiva och säkra elektroniska kommunikationer som motsvarar användarnas behov.

Utmaningar med den samhällsomfattande posttjänsten

Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn i huvudsak uppfylls men att den svenska postmarknaden alltjämt fortsätter att befinna sig under ett stort förändringstryck. Samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed behov av posttjänster. Ökande e-handel innebär att postutdelning i allt större utsträckning handlar om att dela ut paket i stället för

brevförsändelser. Regeringen konstaterar att det medför utmaningar för tillhandahållaren och som en följd även för användarna av den samhällsomfattande posttjänsten.

Regeringen noterar att mätningen för 2022 visar att Postnord inte når upp till kravet i postförordningen att minst 95 procent av de inrikes brev som har lämnats in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två påföljande arbetsdagar, oavsett var i landet breven har lämnats in, vilket är bekymmersamt. Postnord delade i genomsnitt ut 94,7 procent av de tvådagarsbefordrade breven i tid på nationell nivå. Motsvarande siffra för 2021 var 97,9 procent.

Grundläggande betaltjänster påverkar digital delaktighet

Regeringens bedömning är att uppfyllelsen av målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna har försämrats. Avvecklingen av Kassagirot bedöms ha haft en negativ påverkan på grundläggande betaltjänster och möjligheten att betala med kontanter.

Det finns få aktörer på marknaden som kan ta del av det statliga stödet till grundläggande betaltjänster som administreras av länsstyrelserna. Statens roll att på det sättet stödja och komplettera marknaden försvåras av att marknadsaktörer successivt upphör med tjänster inom området.

Regeringen bevakar området. PTS har i samråd med regeringen tillsatt en grupp som ska genomföra en förstudie för att undersöka förutsättningarna för att genomföra en offentlig upphandling av grundläggande betaltjänster och ingå avtal med en aktör som kan tillhandahålla dessa tjänster.

4.5 Politikens inriktning

Ökad digital motståndskraft och säkerhet i hela samhället

Det försämrade säkerhetspolitiska läget understryker behovet av ett starkt civilt försvar och beredskap, säkerhet och robusthet i elektroniska kommunikationer och annan digital infrastruktur, såväl i fredstida kriser som i krig. Det krävs att det civila försvaret har en sådan uthållighet och beredskap att det fungerar krigsavhållande.

Digitalt ledarskap för en hållbar digital omställning av samhället

Den digitala omställningen av samhället är avgörande för Sveriges konkurrenskraft, välfärd och hållbarhet. Digitaliseringspolitikens roll i denna omställning är att skapa förutsättningar för privatpersoner, företag, forskare och offentlig förvaltning att nyttja digitaliseringens möjligheter. Samtidigt måste politiken säkerställa att negativa effekter motverkas och att ingen lämnas utanför. Digitaliseringspolitikens betydelse ökar avsevärt i vår omvärld, inte minst inom EU, och den vävs ofta samman med geopolitiska frågor. Sverige presterar fortfarande relativt väl inom digitaliseringsområdet och ligger i internationell jämförelse långt fram. Samtidigt pågår det en global digital omställning och många länder har högre förändringstakt.

Den digitala omställningen sker globalt och ställer krav på fortsatta initiativ inom forskning, utveckling och innovation. EU:s grundläggande värderingar behöver säkerställas i utvecklingen och användningen av nya tekniker såsom AI. Det är avgörande att rätt förutsättningar skapas för etisk och människocentrerad AI-användning, samtidigt som risker och utmaningar med en ökad AI-användning också måste hanteras.

AI-baserade tjänster kan bl.a. bidra till bättre service och ökad effektivitet och skapa nya möjligheter för att klara framtidens välfärd. För att tillvarata dessa möjligheter behöver säker användning av digital teknik öka ytterligare inom såväl den offentliga förvaltningen som i samhället i stort. Det ställer nya krav på de offentliga aktörerna att kunna använda digitala tekniker. Regeringen har gett Myndigheten för digital förvaltning, E-hälsomyndigheten och Socialstyrelsen i uppdrag att erbjuda kompetenshöjande insatser till kommuner som stöd i hur de på ett ändamålsenligt och kostnads-effektivt sätt kan använda AI inom socialtjänsten (Fi2023/02301).

Den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen, Ena, ska fortsätta att utvecklas i syfte att säkerställa ett stöd för digital verksamhetsutveckling till statliga myndigheter, kommuner och regioner.

Tillgång till data och förmåga att dela data ökar i strategisk betydelse blir allt viktigare för konkurrenskraft och utgör en förutsättning för ny digital teknik. Dataförvaltningsförordningen omfattar villkor för vidareutnyttjande av vissa typer av skyddade data från offentliga myndigheter, en ram för anmälan av och tillsyn över tillhandahållande av dataförmedlartjänster, ett ramverk för frivillig registrering av och tillsyn över dataaltruismorganisationer samt inrättande av en europeisk datainnovationsstyrelse. Regeringen kommer att arbeta vidare med förberedelser för den svenska tillämpningen av förordningen.

Arbetet med att öka tillgången till och användningen av digitala tjänster är fortsatt viktigt för att alla ska ges möjlighet att vara delaktiga i det alltmer digitaliserade samhället. Det är även viktigt att nå dem som ännu inte har internet eller som väljer att inte använda det. Den privata och offentliga samverkansplattformen Digitalidag har sedan 2019 arbetat för att engagera hela samhället att ta tillvara på digitaliseringens möjligheter. Regeringen följer frågan om det framtida ansvaret för Digitalidag noggrant.

För det digitaliserade samhället är det viktigt att befintliga tjänster som Mina ärenden samt nya tjänster som statlig e-legitimation och digital plånbok utvecklas och tillgängliggörs. Det är angeläget att privatpersoner, företag, statliga myndigheter, kommuner och regioner använder de digitala tjänster som redan är etablerade, t.ex. digital post via infrastrukturen Mina meddelanden. Så många som möjligt måste ges möjlighet att skaffa en säker e-legitimation. Regeringen avser att utveckla en statlig e-legitimation och digital plånbok i enlighet med den reviderade eIDAS förordningen, COM (2021)281 i syfte att stärka samhällets säkerhet och motverka bedrägerier samt öka den digitala inkluderingen.

Det är också viktigt för Sverige att ansluta behöriga myndigheter till den EU-gemensamma digitala ingången som har beslutats i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 (SDG-förordningen). För privatpersoner och företag innebär ingången minskad administration, eftersom de vid vissa gränsöverskridande myndighetskontakter inom EU behöver lämna en uppgift endast en gång till en behörig myndighet inom EU och därefter kan återanvända den vid kontakt med andra behöriga myndigheter i andra medlemsstater. Regeringen fortsätter etableringen av den infrastruktur för det tekniska bevissystemet som krävs för att uppfylla kraven i SDG-förordningen och i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1463 av den 5 augusti 2022 om fastställande av tekniska och operativa specifikationer för det tekniska systemet för gränsöverskridande automatiskt utbyte av bevis och tillämpning av engångsprincipen i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724.

För användning av digitala verktyg och tekniker är det även nödvändigt att den offentliga förvaltningen är digitalt mogen samt att användarna har kompetens och digital tillit. Det finns svårigheter att rekrytera personer med rätt kompetens när det gäller digitalisering både inom offentlig förvaltning och för företag. Sverige behöver sammantaget fler som studerar på högskolan inom de utbildningsområden som samlas under samlingsbegreppet STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics). Därtill behöver genomströmningen på dessa utbildningar förbättras och andelen kvinnor inom flera av dessa utbildningar bör öka. Regeringen påbörjar även arbetet med att ta fram en STEM-strategi som spänner över hela utbildningssystemet från förskola till forskarutbildning och forskare (utg.omr. 16 avsnitt 6).

Regeringen kommer att följa upp Europas digitala kompass inklusive de mål som specificeras i EU:s policyprogram för det digitala decenniet 2030. Det finns i dag många insatser och pågående initiativ som bidrar till den digitala omställningen i Sverige och som uppfyller det riksdagsbundna målet, men det krävs mer för en hållbar och etisk digital omställning som leder till ökad konkurrenskraft och effektivitet.

Ett digitaliseringsråd har tillsatts i syfte att förstärka regeringens möjligheter att förankra strategiska policyförslag (Fi2023/01773). Digitalisering spänner över många politikområden med varierade behov av åtgärder. Regeringen avser att ta fram en digitaliseringsstrategi som ska utveckla politiken inom exempelvis offentlig förvaltning och konnektivitet. För att säkerställa att Sverige som ledande forskningsnation, avancerad industrination och ambitiös välfärdsnation bättre ska tillvarata möjligheterna och hantera risker med artificiell intelligens avser regeringen stärka arbetet med AI.

Betänkandet Säker och kostnadseffektiv it-drift (SOU 2021:97) bereds i Regeringskansliet. Regeringen verkar därmed för säkra, samordnade och mer effektiva lösningar för statliga myndigheters it-drift.

Effektiv utbyggnad av infrastruktur som når alla

En väl utbyggd digital infrastruktur ger tillgång till digitala tjänster, vilket lägger grunden för den digitala omställningen i hela Sverige. Regeringens utgångspunkt för bredbandsutbyggnaden är att investeringar som görs av marknadsaktörerna kompletteras med offentliga insatser. Det krävs fortsatta investeringar i utbyggnad av näten för att möta behov hos konsumenter, näringsliv och offentlig verksamhet.

I delar av landet, särskilt i glesbefolkade områden, kan utbyggnad inte ske på marknadsmässig grund. Tillgång till god uppkoppling är viktigt för likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, utbildning, boende och välfärd i hela landet. God uppkoppling är, i ett alltmer digitaliserat samhälle, även viktigt för samhällsgemenskapen då personer annars kan hamna i ett digitalt utanförskap. Hela Sverige ska fungera och alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av digitala tjänster och samhällsservice. Bredbandsstöd har hittills utbetalats i förskott. För att effektivisera användningen av avsatta medel övergår regeringen till en efterskottsmodell för utbetalning av det bredbandsstöd som PTS ansvarar för. Återkrav av utbetalda stöd förväntas därmed minska, vilket skapar förutsättningar för ökad effekt av tilldelat stöd i form av fler utbyggda bredbandsanslutningar.

Målen i bredbandsstrategin ”Sverige helt uppkopplat 2025” närmar sig sina slutdatum. För att avgöra om det finns behov av omprioriteringar av avsatta medel eller behov av andra åtgärder arbetar regeringen med ett kunskapsunderlag för utformning av den framtida politiken för konnektivetsområdet. Regeringen arbetar för effektiva och ändamålsenliga EU-regler på hela digitaliseringsområdet.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.5 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

2022	Utfall	88 718	Anslagssparande	5 575
2023	Anslag	119 362 ¹	Utgiftsprognos	121 202
2024	Förslag	152 689		
2025	Beräknat	177 884 ²		
2026	Beräknat	181 982 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 172 706 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 172 706 tkr i 2024 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 2024–2026 för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	119 862	119 862	119 862
Pris- och löneomräkning ²	2 988	6 671	9 586
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	29 839	51 351	52 534
varav BP24 ³	1 905	1 905	1 905
– Justering av anslag till följd av slopad avgift för årlig revision	-587	-587	-587
– Genomförande av EU:s dataförvaltningsförordning	4 000	4 000	4 000
– Generell besparing i statsförvaltningen	-1 508	-1 508	-1 508
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	152 689	177 884	181 982

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslaget ökas med 4 000 000 kronor fr.o.m. 2024 för genomförande av EU:s dataförvaltningsförordning.

Anslaget minskas med 1 508 000 kronor 2024 till följd av en generell besparing och beräknas fr.o.m. 2025 minskas med motsvarande belopp (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4).

Regeringen föreslår att 152 689 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 177 884 000 kronor respektive 181 982 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 4.7 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Post- och telestyrelsen**

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2022	Resultat 2023	Verksam- hetens intäkter 2024	Verksam- hetens kostnader 2024	Resultat 2024	Ack. resultat utgående 2024
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
Totalförsvär	490	0	130 000	130 000	0	490
Verksamheter där intäkterna disponeras och bidrar till att finansiera verksamheten						
Offentligrättslig verksamhet						
Elektronisk kommunikation	14 855	-15 323	299 092	311 431	-12 340	-12 808
Post	-6 649	-1 151	40 516	38 418	2 098	-5 702
Radioutrustning	3 584	-1 160	10 000	10 200	-200	2 224
Utbyggnad av bredbandsnät	7 580	-553	3 000	3 800	-800	6 227
Gränsöverskridande paketleveranstjänster	2 280	-167	1 500	1 800	-300	1 813
Betrodda tjänster	0	0	75	75	0	0

Källa: PTS budgetunderlag 2024–2026.

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

2022	Utfall	110 764	Anslagssparande	25 514
2023	Anslag	131 278 ¹	Utgiftsprognos	112 669
2024	Förslag	131 278		
2025	Beräknat	131 278		
2026	Beräknat	131 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 2024–2026 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	131 278	131 278	131 278
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	131 278	131 278	131 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 131 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 131 278 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 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 250 000 000 kronor 2025–2028.

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 2024 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 250 000 000 kronor 2025–2028.

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

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2028
Ingående åtaganden	238 149	163 329	142 572			
Nya åtaganden	43 294	80 902	205 903			
Infriade åtaganden	-118 114	-101 659	-98 475	-119 807	-83 662	-46 531
Utestående åtaganden	163 329	142 572	250 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	300 000	300 000	250 000			

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.11 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

2022	Utfall	20 989	Anslagssparande	7 048
2023	Anslag	25 037 ¹	Utgiftsprognos	19 846
2024	Förslag	25 037		
2025	Beräknat	25 037		
2026	Beräknat	25 037		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 2024–2026 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	25 037	25 037	25 037
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	25 037	25 037	25 037

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 25 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 25 037 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2025–2028.

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 2024 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2025–2028.

Tabell 4.13 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2028
Ingående åtaganden	26 297	32 182	33 836			
Nya åtaganden	26 946	20 000	26 164			
Infriade åtaganden	-21 061	-18 346	-20 000	-19 000	-19 836	-1 164
Utestående åtaganden	32 182	33 836	40 000			
Beslutat/förslaget bemyndigande	45 000	45 000	40 000			

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

År	Utfall	2024	2025	2026
2022	Utfall	101 085	Anslagssparande	3 759
2023	Anslag	90 844 ¹	Utgiftsprognos	90 145
2024	Förslag	67 844		
2025	Beräknat	67 844		
2026	Beräknat	67 844		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 bidrag och avgifter till internationella organisationer inom digitalisering.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.15 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	90 844	90 844	90 844
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-23 000	-23 000	-23 000
varav BP24	-23 000	-23 000	-23 000
– Indragning av digitaliseringsmedel	-23 000	-23 000	-23 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	67 844	67 844	67 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget minskas med 23 000 000 kronor fr.o.m. 2024 till följd av indragning av digitaliseringsmedel, vilket bl.a. innebär en avveckling av stödet till de regionala digitaliseringskoordinatorerna.

Regeringen föreslår att 67 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 67 844 000 kronor per år.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

2022	Utfall	1 635 956	Anslagssparande	380
2023	Anslag	1 549 014 ¹	Utgiftsprognos	1 519 865
2024	Förslag	365 414		
2025	Beräknat	543 014		
2026	Beräknat	832 814		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 innebär stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig 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 samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.17 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	1 549 014	1 549 014	1 549 014
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-1 183 600	-1 006 000	-716 200
<i>varav BP24</i>	<i>-1 180 600</i>	<i>-1 015 000</i>	<i>-48 200</i>
– Övergång till efterskottsbetalning av bredbandsstödet	-1 180 600	-1 015 000	-48 200
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	365 414	543 014	832 814

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att övergå till efterskottsbetalning av bredbandsstödet minskas anslaget med 1 180 600 000 kronor 2024. För 2025 beräknas anslaget minska med 1 015 000 000 kronor och för 2026 beräknas anslaget minska med 48 200 000 kronor. Anslaget beräknas öka 2027–2031 motsvarande utgiftsminskningarna.

Regeringen föreslår att 365 414 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 543 014 000 kronor respektive 832 814 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2024 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 1 302 000 000 kronor 2025–2034.

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 2024 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 1 302 000 000 kronor 2025–2034.

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

Tusental kronor

	Utfall 2022	Prognos 2023	Förslag 2024	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027–2034
Ingående åtaganden	231 691	281 950	488 418			
Nya åtaganden	165 685	380 094	1 033 192			
Infriade åtaganden	-115 426	-173 626	-219 610	-439 443	-333 624	-528 933
Utestående åtaganden	281 950	488 418	1 302 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	540 000	531 000	1 302 000			

4.6.6 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tabell 4.19 Anslagsutveckling 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tusental kronor

2022	Utfall	157 108	Anslagssparande	4 978
2023	Anslag	161 910 ¹	Utgiftsprognos	165 362
2024	Förslag	171 784		
2025	Beräknat	177 657 ²		
2026	Beräknat	182 788 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 168 590 tkr i 2024 års prisnivå.

³ Motsvarar 168 590 tkr i 2024 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.20 Förändringar av anslagsnivån 2024–2026 för 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	162 410	162 410	162 410
Pris- och löneomräkning ²	8 282	17 462	22 657
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	1 092	-2 215	-2 279
varav BP24 ³	3 147	3 147	3 147
– Justering av anslag till följd av slopad avgift för årlig revision	-167	-167	-167
– Genomförande av EU:s dataförvaltningsförordning	5 000	5 000	5 000
– Generell besparing i statsförvaltningen	-1 686	-1 686	-1 686
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	171 784	177 657	182 788

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2023. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2025–2026 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Anslaget ökas med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2024 för genomförande av EU:s dataförvaltningsförordning.

Anslaget minskas med 1 686 000 kronor 2024 till följd av en generell besparing och beräknas fr.o.m. 2025 minskas med motsvarande belopp (se Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.4).

Regeringen föreslår att 171 784 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 177 657 000 kronor respektive 182 788 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 4.21 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Myndigheten för digital förvaltning**

Tusentals kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2022	Resultat 2023	Verksamhetens intäkter 2024	Verksamhetens kostnader 2024	Resultat 2024	Ack. resultat utgående 2024
Verksamheter där intäkterna disponeras						
<i>Uppdragsverksamhet</i>						
Stöd för lärande och uppdragsverksamhet	0	0	1 500	1 500	0	0
Digital identifiering						
e-IDAS-noden	-1	-1	23	23	0	-1
Auktorisationssystem	-	-	30 000 ¹	30 000	0	0

¹ Auktorisationssystemet är ännu inte infört, det bedöms vara i kraft under 2024. Uppgifterna är därför osäkra.

Källa: Myndigheten för digital förvaltnings budgetunderlag för 2024–2026 och kompletterande underlag från Myndigheten för digital förvaltning.

4.6.7 2:7 Digital förvaltning

Tabell 4.22 Anslagsutveckling 2:7 Digital förvaltning

Tusental kronor

2022	Utfall	162 742	Anslagssparande	33 252
2023	Anslag	215 744 ¹	Utgiftsprognos	204 557
2024	Förslag	213 894		
2025	Beräknat	154 894		
2026	Beräknat	109 894		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2023 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 2024–2026 för 2:7 Digital förvaltning

Tusental kronor

	2024	2025	2026
Anvisat 2023¹	215 744	215 744	215 744
Beslutade, föreslagna och aviserade reformer	-1 850	-60 850	-105 850
<i>varav BP24</i>	<i>60 000</i>	<i>60 000</i>	<i>15 000</i>
– Etablering av tekniskt bevissystem	20 000	20 000	15 000
– Statlig e-legitimation	40 000	40 000	
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	213 894	154 894	109 894

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2022 (bet. 2022/23:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 20 000 000 kronor 2024 för etablering av tekniskt bevissystem enligt SDG-förordningen och kommissionens genomförandeförordning. För 2025 beräknas anslaget öka med 20 000 000 kronor och för 2026 beräknas anslaget öka med 15 000 000 kronor.

Anslaget ökas med 40 000 000 kronor 2024 för en statlig e-legitimation. För 2025 beräknas anslaget öka med 40 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att 213 894 000 kronor anvisas under anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2024. För 2025 och 2026 beräknas anslaget till 154 894 000 kronor respektive 109 894 000 kronor.