

RAPPORT

Uppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket

Slutredovisning av regeringsuppdrag med ärendenummer TRV 2022/106118



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Uppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket

Författare: Rydén Katarina, Ec

Dokumentdatum: 2024-12-16

Ärendenummer: TRV 2022/106118

Foto: Denis Vdovichenko

Innehåll

1 Inledning och bakgrund	6
2 Trafikverkets förslag i sammandrag	8
3 Trafikverkets förslag till anslagsstruktur	12
3.1 Indelning i anslagsdelar	14
3.1.1 Med anslagsstruktur enligt steg 1	14
3.1.2 I steg 2 med trafikslagsövergripande anslagsposter	15
3.2 Förändring avseende kostnadsfördelning	15
3.3 Civilt försvar/civil beredskap	16
3.4 Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	17
3.4.1 Ap.1 Investeringar i nationell plan	19
3.4.2 Ap.2 Investeringar i regional plan.....	20
3.4.3 Ap.3 Räntor och återbetalning av lån och garantier	20
3.4.4 Ap.4 Stadsmiljöavtal	21
3.4.5 Ap.5 Bärighetshöjande åtgärder	21
3.4.6 Ap.6 Miljösaneringsåtgärder miljögaranti	21
3.5 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	22
3.5.1 Ap.1 Drift och underhåll av vägar och järnvägar	23
3.5.2 Ap.2 Bidrag till Inlandsbanan	24
3.5.3 Ap.3 Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	25
3.5.4 Ap.4 Bidrag för drift av enskild väg	25
3.5.5 Ap.5 Miljökompensation godstransporter	25
3.6 Anslag 1:3 Trafikverket.....	25
3.6.1 Ap.2 Trafikverket.....	27
3.7 Nytt anslag Forskning och innovation inom transportinfrastruktur	27
3.7.1 Ap.1 Forskning och innovation inom transportinfrastruktur.....	28
3.8 Anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser	28
3.8.1 Ap.1 Driftsbidrag till flygplatser – del till Trafikverket	29
3.8.2 Ap.2 Flygtrafiktjänster	29
3.8.3 Ap.3 Ersättning för beredskap på flygplats – del till Trafikverket	29
3.9 Anslag 1:7 Trafikavtal	29
3.9.1 Ap.1 Trafikavtal.....	30
3.10 Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	30

3.10.1 Ap.5 EU-stöd, TEN	30
3.11 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	31
3.11.1 Ap.3 Trängselskatt i Stockholm system– del till Trafikverket	31
3.11.2 Ap.6 Trängselskatt i Stockholm investeringar/medfinansiering – del till Trafikverket	31
3.12 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	32
3.12.1 Ap.1 Trängselskatt i Göteborg system – del till Trafikverket	32
3.12.2 Ap.2 Trängselskatt i Göteborg investeringar/medfinansiering – del till Trafikverket	32
3.13 Anslag 1:15 Sjöfartsstöd	33
3.13.1 Ap.1 Sjöfartsstöd	33
3.14 Anslag 1:17 Klimatpremier	33
3.14.1 Ap.2 Investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart	34
3.15 Anslag 1:8 Laddinfrastruktur	34
3.15.1 Ap.2 Laddinfrastruktur till Trafikverket	35
3.16 Byggherrekostnader	35
3.16.1 Andra utgifter av förvaltningskaraktär på vidmakthållandeanslaget ...	35
3.16.2 Definition av byggherrekostnader inom utveckling	36
3.16.3 Definition av byggherrekostnader inom drift och underhåll	36
3.16.4 Definition av andra utgifter av förvaltningskaraktär inom drift och underhåll	37
4 Omfördelning av medel	38
4.1 Omfördelning av förvaltningsmedel	38
4.1.1 BAS-påslaget	38
4.1.2 Civil beredskap	39
4.1.3 Informations- och kommunikationsteknik	39
4.1.4 Pris- och löneomräkning	40
4.1.5 Övriga justeringar angående förvaltning	40
4.2 Ny indelning i anslag och anslagsposter	40
5 Investeringsplan	42
5.1 Omklassning av vägfärjor	45
6 Byggstartsrapportering	46
7 Åtgärdsplanering / Nationell plan	47

8 Årsredovisning	48
9 Bilagor	49

1 Inledning och bakgrund

Ekonomistyrningsverket (ESV) redovisade i de två rapporterna (ESV 2020:57 och ESV 2021:21) på uppdrag av regeringen (I2019/00186/US) en analys och förslag hur anslagsstyrningen av Trafikverkets förvaltningsutgifter, utveckling samt vidmakthållande av transportinfrastrukturen kan bli mer ändamålsenlig. Vidare omfattade uppdraget de årliga underlag som Trafikverket lämnar om investeringar samt uppföljning och redovisning av verksamheten.

De förslag som ESV har redovisat i sina rapporter på hur styrningen och uppföljningen av Trafikverket skulle kunna utvecklas kan sammantaget inkluderas inom områdena

- en aggregerad anslagsstruktur,
- fördelningen av förvaltningskostnader på förvaltningsanslag respektive sakanslag, och
- en utveckling av Trafikverkets investeringsplan.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag¹ att analysera förutsättningar och bedöma konsekvenser av förslag på hur styrning och uppföljning av Trafikverket kan utvecklas utifrån bl.a. de förslag som Ekonomistyrningsverket (ESV) redovisat.

Trafikverket har i samband med delredovisningen som lämnades in i februari 2024 på en övergripande nivå beskrivit vilka principer för eventuella förändringar som ska gälla och

- lämnat förslag till en detaljerad tidplan för genomförande av en förändrad finansiell styrning av Trafikverket,
- analyserat förutsättningar och bedömt konsekvenser av de förslag som ESV har redovisat avseende hur styrning och uppföljning av Trafikverket kan utvecklas,
- utifrån en framtagen konsekvensanalys beskrivit hur andra förslag än de som ESV föreslog kan bidra till att möjliggöra en förbättrad finansiell styrning och uppföljning av Trafikverket, samt
- övergripande beskrivit hur en förändrad investeringsplan kan se ut.

I slutredovisningen redogör Trafikverket för förslag till ny anslagsstruktur på ett sätt som möjliggör för regeringen att i en senare budgetproposition redovisa förslag till genomförande av en ny anslagsstruktur. Trafikverket redogör också för övriga förslag om till exempel en förändrad investeringsplan. Slutredovisningen behöver läsas tillsammans med delredovisningen för att få en helhet. I delredovisningen

¹ Regeringsbeslut I2021/01220 och LI2024/00170

argumenterar Trafikverket kring varför vi föreslår att ibland tillämpa ESV:s förslag och ibland lämnar ett eget förslag.

De förslag som Trafikverket lämnar avser att förbättra regeringens möjlighet att styra och följa upp Trafikverket samtidigt som de ger Trafikverket bättre förutsättningar att genomföra den långsiktiga nationella transportinfrastrukturplanen effektivt.

2 Trafikverkets förslag i sammandrag

Nedan sammanfattas Trafikverkets förslag. Förslagen listas dels utifrån i vilka steg de kan genomföras dels efter i vilka grupper förslagen behöver hållas ihop.

Förslagen utgår i de flesta fall från delrapporteringen som gjordes i februari 2024 och finns djupare beskrivna i den (bifogas). Några förslag är nya eller förändrade och dessa fördjupas i denna slutrapport. Trafikverket kan genomföra samtliga föreslagna förändringar i steg 1 och steg 2 till år 2026. Om regeringen önskar dela upp förändringen i två etapper kan steg 1 lämpligen genomföras till år 2026 och steg 2 till 2027 eller senare.

Redan genomfört eller beslutat:

- förändrad uppställning av resultaträkningen i årsredovisningen
- att Bidrag till Inlandsbanan flyttas till vidmakthållandeanslaget (fr.o.m. 2025)
- att förvaltningsanslaget Trafikverket utökas till att omfatta även förvaltningsutgifter inom forskning, stora delar av anslagsposten Planering, stöd och myndighetsutövning, viss administration och förvaltning av bidragsutbetalningar, expertstöd och myndighetsutövning samt indirekta kostnader för underhåll, trafikledning och nyinvesteringar etc. Anslagsposten Planering, stöd och myndighetsutövning upphör fr.o.m. 2026 till följd av flytt av förvaltningsmedel och flytt av medel för teknikutveckling till annan anslagspost inom anslag 1:1.
- att anslagsposten Flygtrafiktjänster under anslag Ersättning avseende flygplatser disponeras av Luftfartsverket direkt (fr.o.m. 2025)

Trafikverket kan även från och med år 2026, som en konsekvens av utökat förvaltningsanslag, ta bort BAS-påslaget som fördelar ut verksgemensamma arbetsplatskostnader.

Trafikverket föreslår följande förändringar i steg 1:

Investeringsplan

Förändring av investeringsplanen behöver ske i en viss ordning från och med ett nytt år. Trafikverket kan lämna information enligt den föreslagna nya strukturen för investeringsplan i ett budgetunderlag. När den nya strukturen sedan används i budgetproposition och regleringsbrev kan Trafikverket sedan använda den även i årsredovisningen.

- att statlig medfinansiering blir kvar som en egen tabell i budgetunderlaget och inte ingår i Trafikverkets investeringsplan för att undvika dubbelredovisning i myndigheternas investeringsplaner
- att investeringsplanen utökas med en kolumn för år 4–6 och att raderna fortsätter vara grupperade och inte gå ner på enskilda objekt

- att innehållet i investeringsplanen utökas med drift och underhållsåtgärder. Om förändringen inte skulle vara möjlig vill Trafikverket behålla nuvarande ordning där det enda av vidmakthållande som ingår är reinvesteringar
- att en sammanfattande årsuppföljning av investeringsplanen i den nya strukturen görs (dvs. tidigast i årsredovisning 2026 eftersom den nya strukturen inte införts för år 2025).
- att investeringsplanen specificeras i diverse undertabeller för olika delar vid lämpligt rapporteringstillfälle till Regeringskansliet.

Byggstartsrapportering

- att byggstartsrapporteringen sker samtidigt med budgetunderlaget men i ett separat dokument.
- att regeringens beslut om byggstart förmedlas i eller samtidigt med regleringsbrevet

Bemyndigande

- att en större marginal jämfört med idag medges mellan beräknat utestående åtagande och bemyndiganderamen, fortsatt indikativ fördelning av bemyndiganderamen mellan anslagsposter inom ett anslag samt att utestående åtaganden för framtida amorteringar och räntor redovisas men inte ingår i bemyndiganderamen (eftersom dessa är inomstatliga åtaganden)
- att uppföljning av beställningsbemyndiganden sker i befintlig struktur i årsredovisningen.

Byggherrekostnader

- att byggherrekostnaderna, det vill säga kostnader för ledning, styrning och uppföljning av investeringsåtgärder enligt vedertaget begrepp i bygg- och anläggningsbranschen och motsvarande kostnader inom drift- och underhållsverksamheten, fortsätter att belasta anslagsposterna på utvecklingsanslaget respektive vidmakthållandeanslaget vid anslagsfinansierad verksamhet
- att byggherrekostnader även i fortsättningen får finansieras via bidrag eller lån vid bidrags- eller lånefinansierad verksamhet

Justeringar i anslagsstrukturen (kan genomföras var för sig)

- att det inte skapas något särskilt anslag eller är någon särskild anslagspost för civilt försvar utan att dessa kostnader finansieras med de övriga anslagsposterna.
- att dela upp bärighet i bärighetshöjande åtgärder på anslag 1:1 och övriga bärighetsåtgärder kvar på anslag 1:2. Fördelen med att genomföra det i steg 1 är att kunna få med uppdelningen redan i nationell plan.

Flytt till andra myndigheter

- att medel för eftersök av vilt flyttas till Polismyndigheten eller en myndighet som får det samlade ansvaret

Villkor som bör gälla innan anslagsposter blir trafikslagsövergripande

- att Trafikverket får ta med anslagssparanden till kommande år för de anslagsposter som finansierar genomförande av nationell plan enligt hittillsvarande praxis
- att anslagskrediten fortsatt är 10 procent på anslagsposter inom anslag 1:1, 1:2 och 1:7.
- att bemyndiganderamarna anges per anslagsdel i stället för per anslagspost för att hantera att beställningsbemyndiganderamarna inte ska bli för snäva att de medför risk för begränsningar av produktion och beslut om statlig medfinansiering och undvika stora marginaler på varje anslagspost.

Uppföljning

- att uppföljningen av nationell plan utvecklas
- att Trafikverket utvecklar uppföljningen av byggherrekostnader på sakanslagen genom relevanta mått och nyckeltal och i årsredovisningen återrapporterar hur kostnaderna utvecklas.

Trafikverket föreslår följande förändringar i steg 2:

Justeringar i anslagsstrukturen och i villkor som behöver hållas ihop

- att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* delas in i de trafikslagsövergripande anslagsposterna Investeringar i nationell plan, Investeringar i regional plan, Räntor och återbetalning av lån och garantier, Stadsmiljöavtal, Bärighetshöjande åtgärder samt Miljösaneringsåtgärder miljögaranti
- att anslagsposterna under utvecklingsanslaget också blir anslagsdelar för att det ska bli möjligt för Trafikverket att ange prognoser på respektive anslagspost i statsbudgetsystemet Hermes
- att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* delas in i anslagsposterna Drift och underhåll av vägar och järnvägar (som inkluderar trafikledning och reinvesteringar), Bidrag till Inlandsbanan, Ersättning till Öresundsbrokonsortiet, Bidrag för drift av enskild väg samt Miljökompensation godstransporter
- att anslagen för Trängselskatt i Göteborg och Stockholm kvarstår om det inte är praktiskt möjligt att dela upp och flytta dessa till utvecklings- och vidmakthållandeanslagen
- att anslagsändamål och anslagsvillkor förenklas

- att anslagskrediten på 10 procent med den föreslagna anslagsstrukturen kan kombineras med att ta bort möjligheten att omdisponera kreditutrymmet mellan anslagsposterna och att villkoren för anslagskredit förändras

Ytterligare justeringar i anslagsstrukturen som kan genomföras var för sig, men inte är brådskande

- att ett nytt anslag för Forskning och innovation inom transportinfrastruktur bildas
- att anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* slås ihop med anslag 1:7 *Trafikavtal*
- att vägfärjor övergår från verksamhetsinvesteringar till att betraktas som samhällsinvesteringar och därmed anslagsfinansieras. Investeringen kommer då inrymmas i och prioriteras mot andra investeringar i transportinfrastrukturen.

3 Trafikverkets förslag till anslagsstruktur

Förslaget som lämnades i delredovisningen, se bilaga 1, kompletteras i detta avsnitt med anslagsändamål och anslagsvillkor. Trafikverket instämmer i ESV:s resonemang om att anslagsändamål och anslagsvillkor behöver förenklas. När anslagsvillkor har en hög detaljeringsgrad och räknar upp uppgifter som får finansieras under anslagsposten utesluts i princip finansiering av uppgifter som inte ingår i uppräknningen. Det är inte effektivt och kan ge inlåsnings effekter. Trafikverket föreslår därför på sid 17–35 förenklingar av både ändamål och villkor.

Förslaget till ny anslagsstruktur sammanfattas i Tabell 1. Förändringar jämfört med motsvarande tabell i delredovisningen avser:

- förtydligat namn för anslag 1:1 ap.6
- ett namnbyte på anslag 1:11 ap.3 samt 1:14 ap.1
- ett namnbyte på 1:17 ap.2
- justering av numrering av anslagspost på anslag 1:3
- smärre namnjusteringar inom anslag 1:6
- tillägg av anslag 1:10
- raderna om fortsatt utredning kring civilt försvar/civil beredskap.

Trafikverket stryker även förslaget i delredovisningen om att flytta förvaltningskostnader från anslag i andra utgiftsområden än 22 Kommunikationer till förvaltningsanslaget. Trafikverket föreslår liksom ESV inga delposter under anslagsposterna enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1 Trafikverkets förslag till ny anslagsstruktur

Anslagsstruktur	Anslagsdel
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	
Ap.1 Investeringar i nationell plan	1
Ap.2 Investeringar i regional plan	2
Ap.3 Räntor och återbetalning av lån och garantier	3
Ap.4 Stadsmiljöavtal	4
Ap.5 Bärighetshöjande åtgärder	5
Ap.6 Miljösaneringsåtgärder miljögaranti	6

1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Ap.1 Drift och underhåll av vägar och järnvägar

Ap.2 Bidrag till Inlandsbanan

Ap.3 Ersättning till Öresundsbrokonsortiet

Ap.4 Bidrag för drift av enskild väg

Ap.5 Miljökompensation godstransporter

1:3 Trafikverket

Ap.2 Trafikverket

Nytt anslag Forskning och innovation inom transportinfrastruktur

Ap.1 Forskning och innovation inom transportinfrastruktur

1:6 Ersättning avseende flygplatser

Ap.1 Driftbidrag till flygplatser – del till Trafikverket

Ap.2 Flygtrafiktjänster – del till Transportstyrelsen

Ap.3 Ersättning för beredskap på flygplats – del till Trafikverket

1:7 Trafikavtal

Ap.1 Trafikavtal

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

Ap.5 EU-stöd, TEN

1:11 Trängselskatt i Stockholm

Ap.3 Trängselskatt Stockholm system – del till Trafikverket

Ap.6 Trängselskatt Stockholm investeringar/medfinansiering – del till Trafikverket

1:14 Trängselskatt i Göteborg

Ap.1 Trängselskatt Göteborg system – del till Trafikverket

Ap.2 Trängselskatt Göteborg investeringar/medfinansiering – del till Trafikverket

1:15 Sjöfartsstöd

Ap.1 Sjöfartsstöd

1:17 Klimatpremier

Ap.2 Investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart

1:10 Laddinfrastruktur

Ap.2 Laddinfrastruktur till Trafikverket

Regeringen fattar de strategiska besluten om vad som ska ingå i nationell plan och riksdagen fattar beslut om vilken finansiell ram planen ska rymmas inom. Trafikverket ansvarar för att genomföra planen inom given finansiell ram så effektivt som möjligt. Genom att utveckla och utvidga investeringsplanen enligt

Trafikverkets förslag till att visa genomförandet av åtgärderna i nationell plan kompletterar investeringsplanen anslagsposten genom att visa indelning i trafikslag och fördelningen mellan större objekt och andra åtgärder. Byggstartsrapporteringen har dessutom utvecklats och utvidgats på senare år.

I delredovisningen, se bilaga 1, framgår var och varför Trafikverkets förslag överensstämmer med respektive avviker från ESV:s förslag som omfattade anslag 1:1, 1:2, 1:3 samt ett nytt anslag för forskning. Trafikverket har såväl i delredovisningen som i denna slutredovisning även med övriga anslag i förslaget till ny anslagsstruktur.

ESV lyfte i sin delrapport fram att ett sätt att stärka myndighetens möjlighet att arbeta med ett trafikslagsövergripande perspektiv enligt instruktionen för Trafikverket är att utforma anslagsstyrningen så att den ligger i linje med detta och främja ett effektivt genomförande av investeringar och vidmakthållande. Vi instämmer i ESV:s förslag att ha trafikslagsövergripande anslagsposter. Det var en av de bärande idéerna i ESV:s förslag som också är en förutsättning för att kunna likrikta villkor som anslagssparande, anslagskredit och beställningsbemyndiganden för Trafikverket gentemot hur det ser ut för andra myndigheter. Den del av utvecklingsanslaget som disponeras av Trafikverket innehåller till exempel år 2024 6 anslagsposter och 10 delposter. Trafikverket anser att detta bör ses över. Investeringar i nationell plan följer det beslut som regeringen fattat i separat ordning och kan följas upp mer detaljerat än på anslagspostnivå. En aggregerad anslagsstruktur minskar också risken för inlåsnings effekter och ger förutsättningar för ett effektivt genomförande av planen.

3.1 Indelning i anslagsdelar

3.1.1 Med anslagsstruktur enligt steg 1

Utifrån nuvarande anslagsstruktur föreslår Trafikverket nedanstående anslagsdelar i Tabell 2. Trafikverket föreslår att ramar för beställningsbemyndigande beslutas för respektive anslagsdel. Trafikverket bedömer att detta minskar risk för att begränsningar av produktion och beslut om statlig medfinansiering.

Tabell 2 Förslag till anslagsdelar i anslagsstruktur enligt steg 1

Anslagsstruktur	Anslagsdel
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	
Ap.5 Bärighetshöjande åtgärder	1
Ap.6 Investeringar i regional plan	2
Ap.7 Räntor och återbetalning av lån	
Ap.7.1 Räntor och återbetalning av lån för vägar	3

Ap.7.2 Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	3
Ap.10 Större investeringar i nationell plan	
Ap.10.1 Väginvesteringar	1
Ap.10.2 Järnvägsinvesteringar	1
Ap.10.3 Sjöfartsinvesteringar	1
Ap.11 Övriga investeringar	
Ap.11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	1
Ap.11.2 Stadsmiljöavtal	4
Ap.12 Övrig verksamhet	
Ap.12.2 Forskning och innovation	5
Ap.12.3 Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	Saknar bemyndigande
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	
Ap.1 Vidmakthållande väg	
Ap.1.1 Drift och underhåll av vägar	6
Ap.1.2 Bärighet och tjälsäkring av vägar	6
Ap.1.3 Bidrag för drift av enskild väg	6
Ap.2 Vidmakthållande järnväg	
Ap.2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	7
Ap.3 Bidrag till Inlandsbanan	Saknar bemyndigande

3.1.2 I steg 2 med trafikslagsövergripande anslagsposter

För att Trafikverket ska kunna ange prognoser på respektive anslagspost i statsbudgetsystemet Hermes föreslås att anslagsposterna under utvecklingsanslaget också blir anslagsdelar enligt Tabell 1.

3.2 Förändring avseende kostnadsfördelning

Trafikverket fördelar idag via tidredovisningen ut arbetsplatskostnader med ett BAS-påslag per arbetad timme. Detta innebär att arbetsplatskostnaderna fördelas ut på alla anslag och även lånefinansierad verksamhet där personal och konsulter redovisar tid. Arbetsplatskostnader är till exempel kontorslokaler, städning, receptionstjänster, persondatorer, mobiltelefoner, Officepaketet och användarstöd it. Trafikverket skrev i delredovisningen från februari på sid 10 om att BAS-påslaget som fördelar ut verksgemensamma kostnader kan behöva justeras efter de nya förutsättningarna. ESV skrev också i sin delrapport ESV 2020:57 på sid 17–18 att Trafikverkets tolkning av vad som bör ingå i anskaffningsvärdet delvis avviker från

ESV:s handledning. ESV förespråkade en restriktiv tolkning. Eftersom de utfördelade kostnaderna är att betrakta som förvaltningskostnader anser Trafikverket att dessa kostnader från och med den nya anslagsstrukturen år 2026 bör belasta förvaltningsanslaget och att BAS-påslaget därmed slopas. Det får som konsekvens att dessa kostnader fortsatt inte kommer belasta investeringsprojekt och därmed inte bli en del av anskaffningsvärdet på de anläggningstillgångar Trafikverket bygger.

3.3 Civilt försvar/civil beredskap

Trafikverket lämnade inget förslag angående anslag för civilt försvar/civil beredskap i delredovisningen. Utredningen har nu genomförts. Trafikverket anser att ansvarsprincipen, närhetsprincipen och likhetsprincipen bör följas. Det vill säga att

- den som har ansvar för en verksamhet i normala situationer också har motsvarande verksamhetsansvar vid en kris.
- samhällsstörningar ska hanteras där de inträffar och av de som är närmast berörda och ansvariga.
- verksamheten under en samhällsstörning ska fungera som vid normala förhållanden, så långt det är möjligt.

Med tanke på intresset för frågor om civil beredskap såväl från svenskt håll som från Nato avser Trafikverket förbättra möjligheterna att följa upp denna verksamhet oavsett anslagspost.

Trafikverket föreslår:

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Att det inte skapas/finns ett särskilt anslag eller en särskild anslagspost för civilt försvar utan att dessa kostnader finansieras med de övriga anslagsposterna. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Förslaget skulle innebära att vi återgår till den modell för anslagsfinansiering som gällde innan anslagsposten för civilt försvar utökades kraftigt för att bygga upp den civila beredskapen.

Trafikverket anser att åtgärder inom civil beredskap bör prioriteras och planeras tillsammans med andra åtgärder för god effektivitet. Volymen av investeringar att hantera på utvecklingsanslaget kommer variera mellan åren vilket gör det enklare att hantera om det hanteras på liknande sätt som andra mindre investeringar. Styrningen och transparensen blir tydligare om det bara finns en anslagspost som kan finansiera till exempel en reservbro och inte som idag både anslagsposten för civilt försvar och anslagsposten för trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar.

Trafikverket avser att följa kostnader som rör civilt försvar oavsett hur de finansieras. En närmare uppföljning av medelsanvändningen kan därmed göras genom att regeringen ger Trafikverket ett återrapporteringskrav.

3.4 Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Som vi skrev i inledningen av kapitlet beskrivs Trafikverkets förslag till förenklade anslagsändamål och anslagsvillkor på sid 17–35. Förslagen är uppställda anslagsvis där Trafikverket först redovisar ett förslag till aggregerat nytt anslagsändamål och under det förslaget görs en jämförelse mot budgetpropositionen 2025. Därefter redovisas Trafikverkets förslag till förenklade anslagsvillkor för de anslagsposter som Trafikverket föreslår på anslaget i enlighet med Trafikverkets förslag till gränsdragningar. Sedan upprepas detta för övriga anslag.

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas till utgifter för:

1. investeringar i nationell och regional plan för transportinfrastrukturen, inklusive bärighetshöjande åtgärder på statliga vägar och järnvägar och inklusive investeringsåtgärder för civil beredskap, och bidrag i syfte att utveckla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen. Det inkluderar byggherrekostnader direkt relaterade till samhällsinvesteringen.
2. ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt
3. infrianden av betalningsutfästelser för aktieägartillskott, kapitaltäckningsgarantier samt kreditförluster enligt riksdagens beslut.
4. teknikutveckling som kommer användas i infrastrukturanläggningen samt åtgärder i nationalstadsparken

Byggherrekostnader förklaras närmare under rubrik 3.16 på sidan 35.

Punkt 1 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- investeringar i isbrytarflottan,
- 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,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- bidrag till hamnar eller andra aktörer för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll,
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet (endast samhällsinvesteringar i civil beredskap inkl. byggherrekostnader ingår, övriga förvaltningskostnader och åtgärder flyttas till förvaltningsanslaget)

Punkt 2 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät, (från vidmakthållandeanslaget)

Punkt 3 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock),

Punkt 4 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- åtgärder i nationalstadsparken,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar, (del avseende teknikutveckling)

Följande punkter i budgetproposition 2025 kan anses flyttas till andra anslag, förändras eller strykas:

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart, (till förvaltningsanslaget)
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut, (tas bort eftersom det inte längre finns med i regleringsbrevet)

- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, (till forskningsanslag)
- informationsinsatser och kunskaphöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, (delar till förvaltningsanslaget)
- viss myndighetsutövning inom transportområdet, (till förvaltningsanslaget)
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen, (flyttas till vidmakthållandeanslaget)
- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten, (bör kunna flyttas direkt till Luftfartsverket)
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning, (Förarprov tar betalt av Försäkringskassan för denna rådgivning. Pågående regeringsuppdrag om fortsatt hantering av bilstöd finansieras av planering, stöd och myndighetsutövning. Detta ändamål bör därför kunna tas bort och sägas ingå i förvaltningsanslaget.)
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet (de förvaltningskostnader som inte är byggherrekostnader och åtgärder som inte är samhällsinvesteringar flyttas till förvaltningsanslaget). Förslaget är skrivet ur Trafikverkets perspektiv. Andra myndigheter använder ändamålet för att finansiera förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar.

Med teknikutveckling avses utveckling och införande av system och komponenter kopplat till väg- eller järnvägsanläggningen. Dessa system och komponenter kommer sedan att användas vid framtida åtgärder i anläggningen. Utvecklingen som sådan ses oftast inte som en anläggningstillgång.

3.4.1 Ap.1 Investeringar i nationell plan

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för investeringar, förbättringar och miljösaneringsåtgärder i det statliga järnvägsnätet, i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar samt för investeringar i stora och strategiska farleder och slussar inklusive byggherrekostnader för utvecklingen.

Medel får användas för teknikutveckling som kommer användas i infrastruktur anläggningen.

Medel får även användas till statlig medfinansiering enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., med de begränsningar som följer av förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur samt till statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm.

Medel får användas för att betala statens kostnader för sådana förrättningar som begärts enligt 2 kap. 20 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg.

Medel får användas för åtgärder i Nationalstadsparken.

Medel får användas för bidrag till hamnar eller andra aktörer för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll enligt förordningen (2022:1810) om statsbidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller.

Medel får användas för att samfinansiera åtgärder i länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i enlighet med vad som anges i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.).

3.4.2 Ap.2 Investeringar i regional plan

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för investeringar i regional transportinfrastruktur som planeras i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur inklusive byggherrekostnader för utvecklingen. Medel får enligt förordningen även användas till drift av enskilda vägar.

Från anslagsposten utbetalas även statlig medfinansiering till investeringar i enlighet med de prioriteringar som finns i de fastställda länsplanerna för regional transportinfrastruktur enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., miljö och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar samt till utökad tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken utöver fastställda länsplaner för regional transportinfrastruktur.

3.4.3 Ap.3 Räntor och återbetalning av lån och garantier

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för att betala räntor och amortering av lån enligt villkor **x-y** under rubriken Låneram för samhällsinvesteringar i avsnitt **x**.

Medel får användas för den administrativa avgiften till Riksgäldskontoret för Trafikverkets kapitaltäckningsgaranti till Arlandabanan Infrastructure AB samt garantiavgiften för statens garantiåtaganden rörande bolaget. Betalning ska göras efter fakturering från Riksgäldskontoret.

Trafikverket ska avräkna eventuellt infriande av betalningsutfästelse avseende villkorade aktieägartillskott som Trafikverket ställt ut till Svedab.

Trafikverket ska avräkna statens kostnader till Riksgäldskontoret vid ett eventuellt infriande av Trafikverkets kapitaltäckningsgaranti till Arlandabanan Infrastructure AB.

Medel får användas för inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock).

Medel får användas för den administrativa avgiften till Riksgäldskontoret för villkorslån till A-train AB samt för statens räntekostnader för villkorslånet. Betalning ska göras efter fakturering från Riksgäldskontoret.

Vi bedömer att den första meningen täcker in nuvarande skrivning: ”Medel får användas till utgifter för räntor och amorteringar av lån som upptagits för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät.”

3.4.4 Ap.4 Stadsmiljöavtal

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för utbetalning av stöd enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

Utvärdering av stödet bör finansieras av förvaltningsanslaget liksom myndighetsutövningen som följer av förordningen om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.

3.4.5 Ap.5 Bärighetshöjande åtgärder

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till åtgärder för ökad bärighet på broar och för näringslivet viktiga vägar, inklusive upprustning av transportstråk till högsta bärighetsklass BK4 samt anpassning till dagens last på för näringslivet viktiga vägar.

Övriga delar av dagens anslagsvillkor för anslag 1:2 ap.1.2 *Bärighet och tjälsäkring av vägar* anses ingå i anslagsvillkoret som föreslås för nya ap.1 *Drift och underhåll av vägar och järnvägar*.

3.4.6 Ap.6 Miljösaneringsåtgärder miljögaranti

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för utgifter för miljösaneringsåtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet enligt 7 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Trafikverket bereder kraven från de bolag som har rätt enligt sina bolagiseringsavtal till ersättning från staten för vissa miljöskador, så kallad miljögaranti. När bolagen har genomfört åtgärder ansöker de om ersättning för uppkomna kostnader. Eftersom åtgärderna genomförs av andra parter än Trafikverket och medelsbehovet därmed är ganska oförutsägbart och varierande är det särskilt stort behov av generösa regler kring anslagskredit och anslagssparande för denna anslagspost. Genom att ha en särskild anslagspost för detta synliggörs variationen av medelsbehov och hur mycket kostnader som är knutna till dessa garantier.

Förutom dessa utgifter för statens miljöansvar inom det transportpolitiska området har Trafikverket kostnader för miljösanering inom den egna infrastrukturanläggningen som föreslås finansieras via ap.1 *Investeringar i nationell plan*.

3.5 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas till utgifter för:

1. vidmakthållande (dvs. drift och underhåll) av statliga vägar och järnvägar, anläggningar för nykterhetskontroll och ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare och bidrag i syfte att vidmakthålla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen. Det inkluderar även Trafikverkets byggherrekostnader som är direkt relaterade till vidmakthållandet av samhällsinvesteringen och andra utgifter av förvaltningskaraktär direkt kopplade till driften.
2. Inspektioner på enskilda vägar.

Punkt 1 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar, (avser inte bärighetshöjande åtgärder som flyttas till utvecklingsanslaget)
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- kommunikationer till Holmön,
- 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,
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar,
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen, (från utvecklingsanslaget)

Följande punkter i budgetproposition 2025 kan anses flyttas till andra anslag, förändras eller strykas:

- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut, (tas bort eftersom det inte längre finns med i regleringsbrevet)
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta, (flyttas till Polismyndigheten)
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, (till forskningsanslag, men flyttas egentligen från utvecklingsanslaget)
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät, (till utvecklingsanslaget)

3.5.1 Ap.1 Drift och underhåll av vägar och järnvägar

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till utgifter för drift, underhåll och reinvesteringar på det statliga järnvägsnätet samt på det statliga vägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar inklusive byggherrekostnader.

Medel får användas till utgifter för att kunna använda och samverka med det gemensamma radiokommunikationssystemet Rakel. Trafikverket ska betala x kronor till Myndigheten för civilt försvar (MCF) som abonnemangsavgift för detta system. Betalning ska göras efter fakturering från MCF.

Medel får användas till utgifter för ersättning enligt särskilda bestämmelser för vissa person- och saksador som inträffar i samband med den statliga väghållningen samt statens kostnader för sådana förrättningar som påkallats med stöd av 20 a och 25 §§ väglagen (1971:948).

Medel får användas till utgifter för ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Medel får användas till utgifter för drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar.

Medel får användas till reglering av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt nyttjande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket.

Medel får användas till utgifter för trygghets- och säkerhetsskapande åtgärder på järnvägsstationer.

Medel får användas för broinspektioner på enskilda vägar.

Högst x kronor får användas till Trafikverkets utgifter för att avstå från att begära ersättning från ideella föreningar och organisationer för kostnader för anordningar som tillfälligt behövs vid ett arrangemang på allmän väg. För att stödja de mindre

arrangörerna, fastställs ett takbelopp på 150 000 kronor som det maximala beloppet som en arrangör kan få som stöd för ett arrangemang.

De delar av dagens anslagsvillkor för anslag 1:2 ap.1.2 *Bärighet och tjälsäkring av vägar* som inte föreslås flyttas till anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* anses ingå i första stycket i det föreslagna anslagsvillkoret eftersom det är en del av drift och underhåll.

Tanken är att anslagsvillkoret ska inkludera även vidmakthållande av samhällsinvesteringar i statliga vägar och järnvägar etc. som genomförts för civilt försvar. Det görs därför inget undantag för dessa.

För interna gränsdragningar skall tydliggöras här att bevakningsärenden, garantibesiktningar, ledningsärenden, skadereglering enligt TRAV, regresser och skadeersättningar enligt lag för järnväg ingår i denna anslagspost. Det omfattas av föreslagna anslagsändamål och anslagsvillkor.

Trafikverket ser en fördel med att abonnemangsavgiften för Rakel blir trafikslagsövergripande genom denna anslagspost. Rakel används till stor del av övergripande roller som staber, ledningsgrupper och tjänsteman i beredskap.

Eftersom eftersök av vilt föreslås flyttas till Polismyndigheten ingår inget anslagsvillkor om det i Trafikverkets förslag.

Trafikverket anser att det inte behövs något villkor för just kommunikationer till Holmön. Det täcks in av den första meningen liksom övriga isvägar.

I skrivningen om person- och sakskador inom väg ingår i regleringsbrev för 2024 en skrivning om att anslagsposten får användas för att vidta riskreducerande åtgärder med avseende på den fysiska väginfrastrukturen. Den delen anser vi inte behöver kvarstå eftersom det mesta som anslagsposten används till avser olika former av riskreducerande åtgärder.

3.5.2 Ap.2 Bidrag till Inlandsbanan

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för att finansiera bidrag till Inlandsbanan.

3.5.3 Ap.3 Ersättning till Öresundsbrokonsortiet

Avgiften tas ut av Öresundsbrokonsortiet för det samlade nyttjandet av järnvägsbron. Trafikverket betalar avgiften och har rätt att ta ut banavgifter från de som trafikerar järnvägen över Öresundsbron. Trafikverket ser det som en avgift för det samlade nyttjandet av bron och därmed är det naturligt att flytta anslagsposten till samma anslag där drift och underhåll av järnväg finansieras. Det handlar om en annan parts anläggning, eftersom Öresundsbrokonsortiet äger och förvaltar bron. Eftersom det inte avser Trafikverkets anläggning anser vi att det inte är lämpligt att finansiera avgiften via anslag 1:1 ap.3 *räntor och återbetalning av lån och garantier*.

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för att finansiera avtalad avgift till Öresundsbrokonsortiet för utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund.

3.5.4 Ap.4 Bidrag för drift av enskild väg

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till utgifter för utbetalningar i enlighet med förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

3.5.5 Ap.5 Miljökompensation godstransporter

Trafikverket föreslår:

Medel får användas till utgifter för kompensation för godstransporter under år xxxx enligt förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

3.6 Anslag 1:3 Trafikverket

Dvs. Trafikverkets förvaltningsanslag.

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas till utgifter för:

1. Trafikverkets myndighetsförvaltning.
2. bidrag till verksamhet av förvaltningskaraktär som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen.

Punkt 1 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- 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,
- uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.
- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart, (från utvecklingsanslaget)
- informationsinsatser och kunskaphöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, (från utvecklingsanslaget, exkl. teknikutveckling)
- viss myndighetsutövning inom transportområdet, (från utvecklingsanslaget)
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning, (Förarprov tar betalt av Försäkringskassan för denna rådgivning. Pågående regeringsuppdrag om fortsatt hantering av bilstöd finansieras av planering, stöd och myndighetsutövning. Detta ändamål bör därför kunna sägas ingå i förvaltningsanslaget, dvs. flyttat från utvecklingsanslaget.)
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet. (från utvecklingsanslaget, den del som inte avser samhällsinvesteringar, vidmakthållande av samhällsinvesteringar eller byggherrekostnader)
- förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal och tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal (från anslag 1:7 *Trafikavtal*)
- utgifter för förberedande utredningar inför upphandling samt för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal (*Syftar på upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder*) (från anslag 1:16 *Internationell tågtrafik*)

Punkt 2 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- Det saknas specifikt formulerade ändamål för detta i budgetpropositionen.

3.6.1 Ap.2 Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till Trafikverkets myndighetsförvaltning.

Anslagsposten får användas för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

Trafikverket ska efter rekvisition betala ut medel till Luftfartsverket för uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten. Inklusivt tidigare upparbetade kostnader får högst x kronor rekvireras för detta ändamål.

Medel om högst x kronor får användas för bidrag till ideella organisationer som utför uppgifter som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås.

Medel får användas för arbete i enlighet med 4 d § förordningen (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder.

Högst x kronor får av Trafikanalys rekvireras för kostnader vid genomförande av uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll i syfte att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt (I2021/01049). Betalning ska göras efter rekvisition från Trafikanalys.

Medel om högst x kronor får användas till utgifter för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Kort- och långsiktig planering av transportsystemet förutsätts ingå i Trafikverkets förvaltning liksom myndighetsutövning ledning och administration samt uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Kostnader för att handlägga, samordna och följa upp forskningsprojekt förutsätts ingå i Trafikverkets förvaltning.

3.7 Nytt anslag Forskning och innovation inom transportinfrastruktur

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas till utgifter för:

1. forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet

Punkt 1 anses täcka in följande i budgetproposition 2025:

- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, (från utvecklingsanslaget)
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet, (från vidmakthållandeanslaget)

3.7.1 Ap.1 Forskning och innovation inom transportinfrastruktur

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas för utgifter för forskning och innovation som följer av 2 § 7 förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Vidare får medel användas för statligt stöd enligt förordningen (2021:318) om statligt stöd till forskning och utveckling samt innovation inom transportområdet i det fall EU:s regler om statsstöd är tillämpliga.

Sammantaget får högst x kronor användas till forskning och innovation inom sjöfartsområdet och högst x kronor till forskning och innovation inom luftfartsområdet, varav minst x kronor för en ny forsknings- och innovationssatsning för elflygsområdet. Beslut om finansiering av forskning och innovation inom sjöfartsområdet ska ske i samverkan med Sjöfartsverket. Beslut om finansiering av forskning och innovation inom luftfartsområdet ska ske i samverkan med Luftfartsverket.

Detta innebär att även kostnader när Trafikverket bedriver själva forskningen eller innovationen med egna anställda resurser ska belasta denna anslagspost.

Förvaltning av forskning och innovation (såsom handläggning, projektledning, samordning och uppföljning) ska däremot inte belasta detta anslag. Detta liknar därmed Trafikverkets anslag av transfererande karaktär såsom 1:7 *Trafikavtal*. Det vanliga är också att de som vill utföra forskning och innovation ansöker om bidrag från Trafikverket.

3.8 Anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

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.

Förslaget överensstämmer med anslagsändamålet i budgetproposition 2025.

3.8.1 Ap.1 Driftsbidrag till flygplatser – del till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till bidrag till kommuner 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.

3.8.2 Ap.2 Flygtrafiktjänster

I budgetproposition 2025 har regeringen föreslagit att anslagsmedel på 1:6 Ersättning avseende flygplatser görs om till anslagsdelar där Luftfartsverket disponerar AD2 Flygtrafiktjänst, medan övriga anslagsdelar fortsatt disponeras av Trafikverket. Trafikverket föreslår att Transportstyrelsen bör förfoga anslagsdelen. Anledningen är att fler aktörer än Luftfartsverket bedöms vara mottagare av dessa medel. Det är Transportstyrelsen som har rådighet över de underlag och beräkningar gällande undantagna flygningar och de ersättningsnivåer som därefter är motiverade. Trafikverket saknar underlag för att hantera prognoser för anslagsposten och eventuella överklaganden av beslut om ersättning. Trafikverket anger inget förslag på anslagsvillkor för denna anslagspost eftersom den inte avser Trafikverket.

3.8.3 Ap.3 Ersättning för beredskap på flygplats – del till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

3.9 Anslag 1:7 Trafikavtal

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas för utgifter för:

1. statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik,
2. statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.
3. underhåll av samt räntor och avskrivningar för fordon som används inom upphandlad trafik, samt
4. utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder.

Följande punkter i budgetproposition 2025 kan anses flyttas till andra anslag, förändras eller strykas:

- tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal (till förvaltningsanslaget)
- förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal (till förvaltningsanslaget)
- Anslaget får även användas för utgifter för förberedande utredningar inför upphandling samt för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal (*Syftar på upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder*) (flyttas från anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* till förvaltningsanslaget)

3.9.1 Ap.1 Trafikavtal

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till utgifter för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Medel får dessutom användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Medel får användas till utgifter för statlig upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder.

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

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas för utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering av investeringar i projekt som ingår i TEN-T genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE.

Förslaget överensstämmer med anslagsändamålet i budgetproposition 2025.

3.10.1 Ap.5 EU-stöd, TEN

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas motsvarande de bidrag som beviljats av Europeiska unionen genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE.

Medel får användas till högst ett belopp som motsvarar uppburet finansiellt stöd från Europeiska unionen som av myndigheten redovisats mot inkomsttitel 6511 *Bidrag till transeuropeiska nätverk*. Medel som redovisats mot inkomsttitel och som överstiger årets tilldelade anslag får belasta anslaget året efter. Beloppet som disponeras kan dock inte överstiga tillgängliga medel på anslagsposten.

3.11 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas för utgifter för:

1. investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten,
2. statlig medfinansiering till projektering av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen,
3. medfinansiering av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen,
4. investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt
5. system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Förslaget överensstämmer med anslagsändamålet i budgetproposition 2025.

3.11.1 Ap.3 Trängselskatt i Stockholm system– del till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Trafikverket får använda medel från anslagsposten för drift och underhåll av trängselskatteanläggningar i Stockholm.

Nuvarande anslagsvillkor är formulerat ”Trafikverket får använda medel från anslagsposten för system- och administrationsutgifter till följd av trängselskatten i Stockholm”. Trafikverket har dock historiskt inte använt anslagsposten till administrationsutgifter utan snarare till utgifter för drift och underhåll av trängselskatteanläggningarna. Trafikverket föreslår därför en ny formulering av anslagsvillkoret.

3.11.2 Ap.6 Trängselskatt i Stockholm investeringar/medfinansiering – del till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Anslagsposten utgör skillnaden mellan inkomster av trängselskatten och system- och administrationskostnader med anledning av trängselskattesystemet i Stockholm.

Medlen på anslagsposten får användas till utgifter för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten, som statlig medfinansiering till projektering av spårbunden kollektivtrafik, som medfinansiering av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen samt för investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet.

3.12 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas till utgifter för:

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

Förslaget överensstämmer med anslagsändamålet i budgetproposition 2025.

3.12.1 Ap.1 Trängselskatt i Göteborg system – del till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Trafikverket får använda medel från anslagsposten drift och underhåll av trängselskatteanläggningar i Göteborg.

Nuvarande anslagsvillkor är formulerat ” Trafikverket får använda medel från anslagsposten för system- och administrationsutgifter till följd av trängselskatten i Göteborg”. Trafikverket har dock historiskt inte använt anslagsposten till administrationsutgifter utan snarare till utgifter för drift och underhåll av trängselskatteanläggningarna. Trafikverket föreslår därför en ny formulering av anslagsvillkoret.

3.12.2 Ap.2 Trängselskatt i Göteborg investeringar/medfinansiering – del till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Anslagsposten utgör skillnaden mellan inkomster av trängselskatten och system- och administrationskostnader med anledning av trängselskattesystemet i Göteborg.

Medlen på anslagsposten får användas för finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen samt för investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet.

3.13 Anslag 1:15 Sjöfartsstöd

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

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.

Förslaget överensstämmer med anslagsändamålet i budgetproposition 2025.

3.13.1 Ap.1 Sjöfartsstöd

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Medel får användas till utgifter för sjöfartsstöd som enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på EU/EES registrerade fartyg.

3.14 Anslag 1:17 Klimatpremier

Anslaget finns under utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas för utgifter för att främja marknadsintroduktion av fordon med låga utsläpp av växthusgaser samt utfasning av fordon med höga utsläpp av växthusgaser. Anslaget får användas för statsbidrag för detta. Anslaget får även användas för utgifter för berörda myndigheters arbete för detta ändamål. Anslaget får även användas för stöd för att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg samt till att stimulera intermodala transportlösningar.

Om möjligt så skulle utgifter för berörda myndigheters arbete för ändamålet kunna flyttas till förvaltningsanslagen, men eftersom detta ligger i ett annat utgiftsområde än 22 Kommunikationer och berör flera myndigheter har Trafikverket inte tagit upp det som ett konkret förslag i denna slutredovisning.

3.14.1 Ap.2 Investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Anslagsposten får användas till utgifter för att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt till att stimulera intermodala godstransportlösningar.

Trafikverket får använda högst x kronor för sina administrativa kostnader för uppgiften. Villkoren för anslagsposten regleras i förordningen (2024:685) om investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart.

3.15 Anslag 1:8 Laddinfrastruktur

Anslaget finns under utgiftsområde 21 Energi.

Trafikverket föreslår följande anslagsändamål:

Anslaget får användas för stöd till och investeringar i publika stationer för snabbbladdning 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 stationär laddning eller tankning samt för utbyggnad av infrastrukturen för ellastbilar i regionala nätverk och sammanhängande stråk mellan Sveriges större städer. Stödet för att ställa om lastbilarna ska vara teknikneutralt. Anslaget får användas till stöd för ladd- och tankstationer för el och vätgas inklusive i hamnar och på kajer, samt till utgifter för berörda myndigheters arbete kopplat till stöden. Anslaget får även användas för att infria ingångna åtaganden i fråga om anslaget 1:5 *Infrastruktur för elektrifierade transporter* inom utgiftsområde 21 Energi och anslaget 1:23 *Laddinfrastruktur* inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

Om möjligt så skulle utgifter för berörda myndigheters arbete kopplat till stöden kunna flyttas till förvaltningsanslagen, men eftersom detta ligger i ett annat utgiftsområde än 22 Kommunikationer och berör flera myndigheter har Trafikverket inte tagit upp det som ett konkret förslag i denna slutredovisning.

3.15.1 Ap.2 Laddinfrastruktur till Trafikverket

Trafikverket föreslår följande anslagsvillkor:

Anslagsposten får användas för utgifter för stöd till publika stationer för snabbbladdning av elfordon för ökad tillgänglighet, redundans och kapacitetshöjning längs större vägar. Medel på anslagsposten ska fördelas i enlighet med förordningen om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbbladdning av elfordon.

Högst x kronor får användas för Trafikverkets administrativa utgifter kopplade till stödet.

3.16 Byggherrekostnader

Byggherrekostnader är ett vedertaget begrepp som används i bygg- och anläggningsbranschen och som motsvarar alla kostnader som krävs för att genomföra en åtgärd utöver entreprenadkostnaderna (arbetskostnad och materialkostnad). Exempel på byggherrekostnader är kostnader för ledning, styrning och uppföljning av åtgärden.

Begreppet byggherrekostnader används vanligtvis kopplat till investeringar men även genomförande av underhållsåtgärder kräver motsvarande kostnader för att åtgärden ska kunna genomföras.

Trafikverket anser att byggherrekostnaderna för både investeringar och underhållsåtgärder ska hanteras på samma sätt när det gäller finansieringen via sakanslag då de, för båda typerna av åtgärder, har en direkt koppling till att kunna genomföra åtgärderna. Det är viktigt att vi, när vi planerar och följer upp, har kontroll på dessa kostnader tillsammans med själva entreprenadkostnaderna. Byggherrekostnaderna påverkas också direkt av volymen på investeringarna och underhållsåtgärder.

I definitionen av byggherrekostnader för underhållsåtgärder har vi även inkluderat operativ förvaltning av anläggningen, se definition i avsnitt 3.16.3, som utförs av samma projektledare som hanterar styrning och uppföljning av de enskilda underhållsåtgärderna.

3.16.1 Andra utgifter av förvaltningskaraktär på vidmakthållandeanslaget

Trafikverket har också andra utgifter av förvaltningskaraktär, främst personalkostnader, som vi anser bör gå på sakanslagen. Medan byggherrekostnaderna har en direkt koppling till att kunna genomföra investerings- och underhållsåtgärderna har denna typ av verksamhet en direkt koppling till att kunna genomföra den dagliga trafikeringen och våra järnvägar och vägar. Vi anser att denna typ av

kostnad är att likställa med en produktionskostnad kopplat till den dagliga leveransen av trafik som bör hanteras på sakanslagen.

Nedan följer en mer detaljerad uppräknig av vilken typ av kostnader Trafikverket betraktar som byggherrekostnader samt andra utgifter av förvaltningskaraktär som bör finansieras av sakanslagen.

3.16.2 Definition av byggherrekostnader inom utveckling

Kostnader för de aktiviteter som Trafikverket själv genomför kopplat till det enskilda investeringsprojektet, rivningen, slopningen eller teknikutvecklingen

Byggherrekostnaderna omfattar:

- projektering/utredning
- byggledning och projektledning
- byggkontroller och andra kontroller
- eget arbete med fastighetsbildning, bygglov och lagfart inklusive arbete med markåtkomst
- kostnader för tillstånd och försäkringar

3.16.3 Definition av byggherrekostnader inom drift och underhåll

Kostnader för de aktiviteter som Trafikverket själv genomför kopplat till underhållsåtgärder (i underhållsåtgärder ingår även reinvesteringar) samt operativ förvaltning.

Byggherrekostnader omfattar:

- Projektering/utredning
- Ledning och styrning samt uppföljning av enskilda drift- och underhållsprojekt
- Operativ förvaltning av anläggningen. Anläggningsnära arbete och bevaka anläggningens funktionalitet operativt. Kräver lokal anläggningskunskap eller en geografisk närhet till anläggningen. Exempelvis:
 - sammanställa information om den lokala anläggningens tillstånd
 - förslå åtgärder i anläggningen och fånga krav på ny eller förändrad anläggning inom det geografiska området

- stötta vid mottagande av ny anläggning
- stötta i beslut i myndighets- och tillståndsärenden utifrån den lokala anläggningskunskapen
- skadeståndsärenden m.m. kopplat till den geografiska anläggningen

3.16.4 Definition av andra utgifter av förvaltningskaraktär inom drift och underhåll

Produktionsutgifter kopplad till den dagliga leveransen av trafik exempelvis

- Operativ personal inom trafikledning och anläggningsövervakning samt utgifter för trafikledningscentraler
- Operativ personal inom färjeverksamheten
- Operativ personal som sköter driften av den it-infrastruktur och de *anläggningsnära* it-system som krävs för att järnvägs- och väganläggningen ska kunna användas.

4 Omfördelning av medel

Som framgår i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (Prop. 2024/25:28), nedan kallad infrastrukturpropositionen, hade Trafikverket då den publicerades ännu inte slutredovisat uppdraget att analysera och bedöma konsekvenserna av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket vilket gör att vissa ytterligare justeringar kan behöva göras framöver.

Trafikverket har även föreslagit andra förändringar av anslagsstrukturen än de förändringar som framkommer i budgetpropositionen för 2025 (Prop. 2024/25:1), nedan kallad budgetpropositionen, och infrastrukturpropositionen.

Trafikverket vill i denna slutredovisning göra följande principiella omfördelningar och justeringar och avser att återkomma med mer detaljerad information om omfördelningen mellan anslagen för de närmast följande åren i budgetunderlaget 1 mars 2025.

4.1 Omfördelning av förvaltningsmedel

Omfördelning av förvaltningskostnader från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till anslag 1:3 *Trafikverket* från och med år 2026 har redan genomförts i budgetpropositionen och i infrastrukturpropositionen.

Trafikverket har också i delrapporteringen framhållit att det inte har varit klart ännu avseende exempelvis civilt försvar och gränsdragningar inom informations- och kommunikationsteknik samt att vi inte har beaktat förändrade regelverk till exempel TTR eller det faktum att utfallet för år 2023 som vi utgått från i vissa avseenden inte är representativt för den kommande planperioden.

4.1.1 BAS-påslaget

Trafikverket fördelar idag via tidredovisningen ut arbetsplatskostnader med ett BAS-påslag per arbetad timme, se även sidan 15. Detta innebär att arbetsplatskostnaderna fördelas ut på alla anslag och även lånefinansierad verksamhet där personal och konsulter redovisar tid. Arbetsplatskostnader är till exempel kontorslokaler, städning, receptionstjänster, persondatorer, mobiltelefoner, Officepaketet och användarstöd it.

Trafikverket har för avsikt att upphöra med BAS-påslag på rapporterade personal- och konsulttimmar för utfördelning av arbetsplatskostnader. Tas det bort så påverkar det all verksamhet där tidredovisning förekommer. Det innebär att förvaltningsanslaget också behöver ökas i förhållande till budgetproposition 2025

för att täcka arbetsplatskostnader som tidigare belastat lånefinansiering (preliminärt 18–20 miljoner kronor) och anslag för Trängselskatt (preliminärt 20–23 miljoner kronor).

4.1.2 Civil beredskap

I dagens anslagspost 1:1 ap.9 *Civilt försvar* ingår det förvaltningskostnader som ännu inte har flyttats till förvaltningsanslaget. Enligt Trafikverkets förslag att civilt försvar inte ska vara en särskild anslagspost innebär det att förvaltningsanslaget används för t ex personalkostnader (ej byggherrekostnader) inom civil beredskap, kapitalkostnader för lånefinansierade verksamhetsinvesteringar, underhåll av verksamhetsinvesteringar samt anskaffning och lagerhållning av material. Det är då enligt en grov preliminär bedömning cirka 50 miljoner kronor per år som behöver kvarstå på utvecklingsanslaget. Förslagsvis i dagens anslagsdelpost 11.1 *Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar* eller i den nya föreslagna anslagsposten ap.1 *Investeringar i nationell plan*.

4.1.3 Informations- och kommunikationsteknik

Den verksamhet som bör ligga kvar på vidmakthållandeanslaget är verksamhet som till stor del är leveranser för väg- och järnvägsanläggningen eller för att styra anläggningen eller trafiken. Eftersom det i vissa fall kan vara svårt att dela upp de it- och telekomleveranser som behövs för den fysiska anläggningen och de som behövs för den mer administrativa verksamheten, behöver vi i vissa fall bestämma oss för att hela verksamheten finansieras med ett anslag, trots att det i vissa fall kan finnas inslag av båda delarna.

Huvudprincipen är att leveransen av it- och telekom ska fortsätta belasta vidmakthållandeanslaget. Arbete med styrning och stöd i it- och telekomverksamheten, utveckling av arbetssätt m.m. ska belasta förvaltningsanslaget. Det kan exempelvis avse medarbetare som är teknikområdesansvariga, teknisknära förvaltare, it-arkitekter m.m.

En mer detaljerad utredning av var gränslinjerna för vad som är förvaltning eller kostnader som bör gå på vidmakthållandeanslaget pågår fortfarande inom informations- och kommunikationsteknikområdet. Trafikverket kommer att återkomma med mer detaljerad information om medelsbehov för de närmast följande åren i budgetunderlaget, men en preliminär och ungefärlig indikation är att det kan komma att avse cirka 300 miljoner kronor inom drift och underhåll av järnväg och cirka 110 miljoner kronor inom drift och underhåll av väg som bör flyttas till förvaltningsanslaget.

4.1.4 Pris- och löneomräkning

De underlag för flytt av förvaltningsmedel till förvaltningsanslaget som Trafikverket lämnade inför och som också överensstämmer med beloppen i budgetpropositionen för 2025 (Prop. 2024/25:1) och propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (Prop. 2024/25:28) var baserade på utfall år 2023 och i prisnivå 2023 och behöver räknas upp till respektive års prisnivå för att inte Trafikverkets förvaltningsanslag ska urholkas. I budgetpropositionen anges i en fotnot att de i BP25 flyttade förvaltningsmedlen är exklusive pris- och löneomräkning. I infrapropositionen finns de flyttade medlen i en kolumn i tabell 7.1 med rubriken Förslag ram 2026–2037 (2025 års pris) utan att vara pris- och löneomräknade, vilket skulle innebära att Trafikverket till följd av omläggningen inte skulle få ersättning för ökade kostnader.

4.1.5 Övriga justeringar angående förvaltning

Trafikverket ser behov av smärre justeringar i tidigare genomförd flytt av förvaltningsmedel inom bärighet och tjälsäkring och justeringar inom drift och underhåll av vägar och järnvägar avseende förvaltningskostnader som identifierats hos våra resultatenheter samt justeringar för intäkter inom järnväg.

Trafikverket ser också behov av att flytta kostnader för förvaltning och expertis vid utredningar och upphandlingar från anslag 1:7 och 1:16 som inte behandlades i vår delredovisning i augusti 2024 i samband med framtagande av ramar för den nya planperioden 2026–2037.

Netto avser dessa justeringar att cirka 30 miljoner kronor bör flyttas till förvaltningsanslaget, men om nuvarande anslagsstruktur bibehålls innan steg 2 genomförs så kan det få större betydelse än så för enskilda anslagsposter.

4.2 Ny indelning i anslag och anslagsposter

Trafikverket har förberett en metodik för att kunna flytta eller slå ihop dagens anslagsposter (exklusive de förvaltningskostnader som flyttas) till anslagsposter enligt den i Tabell 1 föreslagna anslagsstrukturen.

Bärighetshöjande åtgärder föreslås flyttas från anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till en egen anslagspost under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom det bör betraktas som investeringar och Trafikverket förbereder för att kunna genomföra det när beslut kommer om det.

Även miljösaneringsåtgärder enligt miljögarantierna behöver urskiljas eftersom vi föreslår en särskild anslagspost för dessa.

Eftersök av vilt föreslås flyttas till Polismyndigheten.

Byte av anslag för bidrag till Inlandsbanan har redan genomförts i budgetpropositionen och infrastrukturpropositionen och det effektuerar Trafikverket från och med 2025. Återstoden av den anslagsposten, dvs ersättning till Öresundsbrokonsortiet, kan också enkelt flyttas över till detta anslag när beslut fattats.

Trafikverket förbereder även för att kunna göra Miljökompensation godstransporter till en anslagspost.

Trafikverket har förberett en metodik för att kunna slå ihop anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* med anslag 1:7 *Trafikavtal* och att bryta ut Forskning och innovation till ett eget anslag.

5 Investeringsplan

I Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 kan vi inkludera en investeringsplan enligt den föreslagna strukturen i delredovisningen. De förslag gällande investeringsplan som ingår i delredovisningen är fortsatt gällande:

Trafikverket föreslår:

- att investeringsplanen utökas med en kolumn för år 4–6
- att innehållet i investeringsplanen utökas med drift och underhållsåtgärder. Om förändringen inte skulle vara möjlig vill vi behålla nuvarande ordning där endast reinvesteringar av vidmakthållande ingår
- att statlig medfinansiering blir kvar som en egen tabell i budgetunderlaget och inte ingår i Trafikverkets investeringsplan för att undvika dubbelredovisning i myndigheternas investeringsplaner
- att raderna i investeringsplanen fortsätter vara grupperade och inte går ner på enskilda objekt

att samhällsinvesteringar delas in i:

- Namngivna investeringar per trafikslag,
- Trimning, miljö och trafiksäkerhet,
- Bärighetshöjande åtgärder samt
- Regional plan.

att vidmakthållande av samhällsinvestering delas in i:

- Större reinvesteringar per trafikslag
- Övrigt vidmakthållande (dvs. mindre reinvesteringar, drift och underhåll) per trafikslag

Trafikverkets förslag överensstämmer med ESV:s vad gäller en utökning med uppgift om år 4–6 och att innehållet i investeringsplanen i så stor utsträckning som möjligt bör motsvara innehållet i bilaga 1 i förslaget till nationell plan. ESV föreslog att underhållskostnader skulle ingå i investeringsplanen men inte driftkostnader. Eftersom driften är lika viktig som underhållet för att kunna nyttja värdet av anläggningen föreslår Trafikverket att allt vidmakthållande av samhällsinvesteringen ingår i investeringsplanen. Det vill säga även driften av anläggningen och trafikledningen. ESV föreslog att investeringsplanen ska tillgodose regeringens behov av styrning och uppföljning av hur anslagsposterna används. Investeringsplanen bör då innehålla såväl investeringar, drift och underhåll så att den kan användas av regeringen för att följa upp planeringen av genomförandet av nationell plan.

Om drift inte ska ingå i investeringsplanen är det bättre att som idag bara ta med reinvesteringar och investeringar i investeringsplanen och inte inkludera övrigt underhåll.

För att undvika dubbelredovisning i investeringsplanerna föreslår Trafikverket att statlig medfinansiering även fortsatt redovisas i en separat tabell och inte ingår i investeringsplanen som ESV föreslår.

Trafikverket förutsätter att investeringsplanen ska vara fortsatt indikativ vilket ESV också lyfter fram i sin rapport. Trafikverket behöver löpande kunna hantera en förändrad genomförandetakt så som senareläggningar och tidigareläggningar. För att säkerställa ett effektivt genomförande av produktionen har Trafikverket behov av att kunna uppdatera investeringsplanens innehåll löpande och förändringsbeslut måste kunna fattas snabbt. I det fall investeringsplanen inte är indikativ behövs riksdagsbeslut för att förändra innehållet, vilket riskerar att begränsa produktionen och minska effektiviteten i genomförandet.

I stället för en detaljerad investeringsplan i enlighet med ESV:s förslag förordar Trafikverket att utveckla uppföljningen och rapporteringen för att ge regeringen transparent information att styra utifrån. I Trafikverkets redovisning finns fakta om utfall på en detaljerad nivå, men i planering, budget och prognos behöver informationen vara mer aggregerad och därmed mer flexibel att förändra. Trafikverket anser inte att investeringsplanen bör utökas med en redovisning per objekt så som ESV föreslår. En sådan hög grad av detaljering innebär en ökad administration och gör investeringsplanen svårare att överblicka. En redovisning per objekt i investeringsplanen i budgetunderlaget skulle bli inaktuell nästan direkt efter att den lämnats in eftersom förändringar sker så ofta, framförallt på grund av förändrad genomförandetakt. Byggstartsbesluten innebär att Trafikverket har tre år på sig att starta ett enskilt objekt. Därför anser Trafikverket att det är olämpligt att i investeringsplanen fördela enskilda objekt per år. Redovisning av objekt där väsentliga förändringar har skett i något avseende sker i byggstartsrapporteringen.

Tabell 3 Trafikverkets förslag till investeringsplan

Investeringsplan, mnkr	Utfall fg år	Prognos innev. år	År 1 Beräk ning	År 2 Beräk ning	År 3 Beräk ning	År 4–6 Beräk ning
Samhällsinvesteringar och finansiering						
Namngivna investeringar väg						
Namngivna investeringar järnväg						
Namngivna investeringar sjö						

Namngivna investeringar luft						
Trimning, miljö och trafiksäkerhet						
Bärighetshöjande åtgärder						
Regionala planer						
Summa utgifter för investeringar						
Varav investeringar i anläggningstillgångar						
Finansiering						
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur						
Anslag 1:10 EU-stöd TEN						
Anslag 1:x						
Övrig kreditram (lån i Riksgälden)						
Förskotteringslån						
Medfinansiering						
Vidmakthållande av samhällsinvesteringar och finansiering						
Större reinvesteringar väg						
Större reinvesteringar järnväg						
Övrigt vidmakthållande av väg						
Övrigt vidmakthållande av järnväg						
Summa utgifter för vidmakthållande						
Varav investeringar i anläggningstillgångar						
Finansiering						
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur						
Anslag 1:x						
Övrig kreditram (lån i Riksgälden)						
Banavgifter						

5.1 Omklassning av vägfärjor

Trafikverket anser liksom ESV att investeringar i vägfärjor lämpligen kan klassas om från verksamhetsinvesteringar till att betraktas som samhällsinvesteringar och därmed ingå i investeringsplanen. Investeringen kommer vid anslagsfinansiering att inrymmas i och prioriteras mot andra investeringar i transportinfrastrukturen till skillnad mot idag då det är avskrivningarna för redan gjorda investeringar som belastar anslagsposten för drift och underhåll av vägar.

Färjorna kan ses som en förlängning av vägar och isbrytare har redan lagts som en anslagsfinansierad samhällsinvestering i nationell plan och därför är det rimligt att även vägfärjor skulle betraktas som samhällsinvesteringar.

Nya investeringar i vägfärjor kan anslagsfinansieras från och med ett lämpligt årtal. Vägfärjor är stora och oregelbundna investeringar och en övergång till anslagsfinansiering innebär att anslagsbelastningen blir hög de år som investeringen sker när utgiften för investeringen inte sprids ut över flera år som vid lånefinansiering. På sikt blir anslagsbelastningen dock densamma.

Det skulle kunna vara lämpligt att få med vägfärjor som samhällsinvesteringar i nästa nationella transportinfrastrukturplan från 2026–2037. Därmed skulle det behöva ingå i budgetproposition 2026 och i direktiv (eller tilläggsdirektiv) för åtgärdsplaneringen.

6 Byggstartsrapportering

Det är bra med förutsägbarhet och en tydlig deadline när rapporteringen ska lämnas till regeringskansliet. Byggstartsrapporteringen och budgetunderlaget bör kunna redovisas samtidigt. Byggstartsrapporteringen har utvecklats och det är allt fler uppgifter som ingår jämfört med för några år sedan. För rapporteringen ska vi bland annat redovisa objektsvisa bedömningar i förhållande till transportpolitisk måluppfyllelse, kostnader (inklusive osäkerheter), samhällsekonomisk lönsamhet och aktuellt planeringsläge. Vi har kommit fram till att detta inte är något vi kan visa i den tabell som vi föreslog i delredovisningen, utan det kommer behöva läggas till i textform. Byggstartsrapporten är på närmare 90 sidor och gör sig bäst som en fristående rapport. Det är heller inte möjligt att integrera byggstartsprocessen med investeringsplanen såsom ESV föreslog i delrapport ESV 2020:57, dels på grund av den omfattande informationen som ska förmedlas, dels för att, som vi skrev i delredovisningen, byggstartsrapporteringen sker i planens prisnivå och att byggstartsrapporteringen inte är årsfördelad.

Trafikverket föreslår:

- Att byggstartsrapporteringen sker samtidigt med budgetunderlaget men i ett separat dokument.
- Att regeringens beslut om byggstart förmedlas i eller samtidigt med regleringsbrevet

7 Åtgärdsplanering / Nationell plan

Den flytt av förvaltningskostnader som genomförts i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (Prop. 2024/25:28) innebär om vi ska fortsätta principen att anslag 1:3 *Trafikverket* inte ingår i den nationella transportinfrastrukturplanen att ganska betydande kostnader inte längre ingår i planen. Det innebär också att kostnaderna för att genomföra särskilda utredningar inte heller ingår i planen. Däremot kan själva utredningarna listas och kommenteras i planen.

Bärighetshöjande åtgärder bör särskiljas ur dagens anslagspost *Bärighet och tjälsäkring av vägar* i åtgärdsplaneringen eftersom de föreslås flytta till anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Även miljösaneringsåtgärder bör särskiljas eftersom vi föreslår en särskild anslagspost för dessa.

Eftersom bidrag till Inlandsbanan har flyttats till anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* bör det åtminstone tillfälligt särskiljas från ersättning till Öresundsbrokonsortiet i arbetet med åtgärdsplaneringen, men Trafikverket föreslår att även Ersättning till Öresundsbrokonsortiet flyttas till anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Vissa utgifter av förvaltningskaraktär inom drift av anläggning vilket benämndes Drift it i gällande plan föreslås flytta över till förvaltningsanslaget. Det innebär att den posten minskar i kommande plan.

8 Årsredovisning

Trafikverket har i några år arbetat med att utveckla uppföljningen av den nationella transportinfrastrukturplanen i årsredovisningen. Ett särskilt kapitel om genomförande av infrastrukturplaner har införts som även innehåller rubriken Läget i förhållande till gällande nationell plan.

Trafikverket kommer under 2025 att arbeta med utveckling av årsredovisningens resultatredovisning för att kunna följa upp och redovisa resultaten avseende år 2026 enligt de nya förutsättningarna. Det blir även vissa följdändringar i den finansiella redovisningen till exempel för förändrad anslagsstruktur, men förmodligen ingen förändring i grundstrukturen.

Det finns vissa formkrav som begränsar utformningen av årsredovisningen, till exempel att investeringsplanen ska ha samma struktur som investeringsplanen i regleringsbrevet. Trafikverket kan därför inte övergå till den nya investeringsplanen förrän året efter att den har ändrats i budgetunderlag och regleringsbrev.

Trafikverket kan från och med 2026 när förvaltningsmedel flyttas till förvaltningsanslaget återrapportera hur byggherrekostnaderna på sakanslagen utvecklas.

Hur återrapporteringen ska ske kan Trafikverket lämpligen arbeta vidare med under 2025 i arbetet med årsredovisningen för 2026 när det också tydliggjorts vilka av de föreslagna förändringarna i anslagsstrukturen som regeringen avser att gå vidare med.

9 Bilagor

Bilaga 1: Delrapportering från 2022-02-26

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se