

# Trafikverkets budgetunderlag

2025–2027



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafikverkets budgetunderlag 2025–2027

Författare: Anna Håkanson, Ekonomi och styrning

Dokumentdatum: 2024-02-28

Ärendenummer: 2024/19486

Version: 0.1

Kontaktperson: Anna Håkanson, Ekonomi och styrning

## Innehåll

Trafikverkets förslag till regeringen .....	4
Sammanfattning av Trafikverkets förslag för perioden 2025–2027 .....	4
Ökat underhåll och fortsatta investeringar gör det möjligt att bo, leva och verka i hela landet.....	5
1.    Satsning för ett bättre vägnät .....	5
2.    Satsning för ökat bidrag till enskilda vägar .....	7
3.    Satsning för att upprätthålla dagens tillgänglighet genom trafikavtal .....	8
Ökat fokus på beredskap, robusthet och säkerhet.....	9
4.    Satsning på beredskap och civilt försvar .....	9
5.    Rakel generation 2 .....	12
6.    Program 2032 och SITSSAM .....	13
7.    Standardisering av grunddata inom offentlig verksamhet, grunddatadomän transportssystem.....	14
8.    Satsning för att stärka cybersäkerheten .....	15
9.    Ökat anslag för att stärka järnvägs- och kollektivtrafikskyddet.....	16
Övrigt.....	17
10.   Ökning av anslag 1:10.....	17
11.   Laddinfrastruktur (utgiftsområde 21) .....	17
12.   Arrangemang på väg .....	18
13.   Besluta om Inlandsbanans årliga bidrag enligt plan.....	19
14.   Medlemskap i organisationer .....	19
15.   Ändamålsenliga nivåer för beställningsbemyndiganden .....	19
Övriga inspel och frågor att notera .....	20
Övriga villkor och behov .....	23
Finansieringsöversikt .....	23
Investeringar .....	25
Lån i Riksgälden.....	30
Räntekontomodellen .....	32
Anslagskredit och anslagsbehållning .....	33
Beställningsbemyndiganden .....	35
Avgiftsbelagd verksamhet .....	37
Undantag från ekonomiadministrativa regelverket.....	40

# Trafikverkets förslag till regeringen

## Sammanfattning av Trafikverkets förslag för perioden 2025–2027

I nedanstående tabell sammanfattas Trafikverkets förslag till regeringen, därefter följer beskrivning av respektive förslag. Därutöver lämnas övriga inspel.

Förslag till anslagsförändring (mnkr)	Anslag	2025	2026	2027
<b>Ökat underhåll och fortsatta investeringar gör det möjligt att bo, leva och verka i hela landet</b>				
1. Satsning för ett bättre vägnät	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	1 500	2 000	3 000
2. Satsning för ökat bidrag till enskilda vägar	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	50	150	150
3. Satsning för att upprätthålla dagens tillgänglighet genom trafikavtal	1:7 Trafikavtal	194	294	219
<b>Ökat fokus på beredskap, robusthet och säkerhet</b>				
4. Satsning på beredskap och civilt försvar	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	210	439	451
	1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	0	85	85
	1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	0	151	20
5. Rakel generation 2				
6. Satsning för att etablera säker it-infrastruktur och it-tjänster för staten	1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	36	45	40
7. Standardisering av grunddata inom offentlig verksamhet, grunddatadomän transportsystem	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	13	14	14
8. Satsning för att stärka cybersäkerheten	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	100	100	100
9. Ökat anslag för att stärka järnvägs- och kollektivtrafikskyddet	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	60	60	60
<b>Övrigt</b>				
10. Ökning av anslag 1:10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	400	850	120
11. Laddinfrastruktur	UO 21 - 1:8 Laddinfrastruktur	2	7	
12. Arrangemang på väg	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20	20	20
<b>Förslag utan anslagsförändring</b>				
13. Besluta om Inlandsbanans årliga bidrag enligt plan				
14. Medlemskap i organisationer				
15. Ändamålsenliga nivåer för beställningsbemyndiganden				

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

## 1. Satsning för ett bättre vägnät

*Förslag: Anslag 1:2 Vidmakthållande ap.1.1 Drift och underhåll av vägar ökas enligt nedanstående tabell.*

Satsning för ett bättre vägnät (mnkr)	2025	2026	2027	2028–2037 (årligen)
<b>Anslag</b>				
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur, ap. 1.1 Drift och underhåll av vägar	1 500	2 000	3 000	6 000
<b>Totalt</b>	<b>1 500</b>	<b>2 000</b>	<b>3 000</b>	<b>6 000</b>

Nuvarande ekonomiska ramar räcker inte till för att förhindra att vägnätet bryts ner i allt snabbare takt. Trafikverket bedömer att finansieringen i beslutad nationell plan är cirka 83 miljarder kronor (i 2021 års priser) lägre än den finansiering Trafikverket bedömer krävs för att genomföra nödvändiga åtgärder.

Trafikverket föreslår därför en riktad satsning på vägunderhåll för att återta det eftersatta underhållet och säkerställa dagens funktionalitet i väganläggningen. För perioden 2025–2027 föreslår Trafikverket att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*, anslagspost Vidmakthållande väg (ap.1.1 Drift och underhåll av vägar) ökas stegvis med 1 500 miljoner kronor 2025, 2 000 miljoner kronor 2026, 3 000 miljoner kronor 2027 och 6 000 miljoner kronor per år från år 2027.

Som beskrivits i Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (TRV 2023/70321) har vi inom Trafikverket inlett ett intensivt arbete för att minska infrastrukturens drift- och underhållskostnader. Potentialen för kostnadseffektiviseringar bedöms dock vara mindre för vägunderhållet än för järnvägsunderhållet. Skälet är att inom vägunderhåll ingår en hög andel personalintensivt arbete som inte enkelt låter sig rationaliseras.

Trafikverket bedömer att en satsning för ett bättre vägnät är motiverad även utifrån ett beredskapsperspektiv. Detta inkluderar ett ökat behov av drift och underhåll. Ett eventuellt Natomedlemskap stärker detta behov ytterligare och inkluderar i större utsträckning östvästlig förbindelse. Behov av ökade anslagsmedel som följer av Natoanslutning är inte inkluderade i detta förslag.

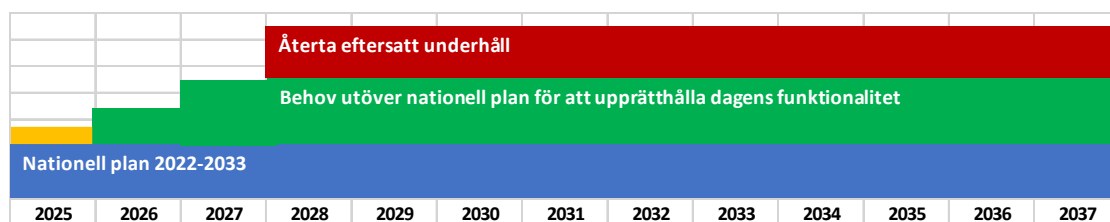
Trafikverket vill också lyfta det växande behovet att hantera ett förändrat klimat med åtgärder både i förebyggande syfte och vid akuta händelser. Ökad nederbörd och kraftiga skyfall blir allt vanligare och kan orsaka höga flöden samt erosion som behöver mötas med åtgärder som belastar anslaget för vidmakthållande. Trafikverket behöver till följd av klimatförändringarna i allt större utsträckning genomföra åtgärder både vid akuta händelser och i förebyggande syfte. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattnings. Oförutsedda akuta händelser innebär att andra prioriterade åtgärder, ofta inom drift och underhåll, får senareläggas eller prioriteras bort. Sammantaget leder det förändrade klimatet till ökade behov av medel på anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Trafikverket föreslår att satsningen för ett bättre vägnät är långsiktig och att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas stegvis i en takt som säkerställer att åtgärder är möjliga att genomföra både ur ett beställar- och ett marknadsperspektiv. Med den föreslagna ökningen kommer medel de första åren att användas till att vidmakthålla dagens funktionalitet samt förhindra fortsatt nedbrytning. Trafikverket bedömer att det eftersatta underhållet kan hanteras från år 2028, under förutsättning att anslagen dimensioneras enligt de förslag Trafikverket lämnar i Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (TRV 2023/70321).

Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt innan 1970 och är dimensionerat för dåtidens trafik. Vägkroppar och vägtrummor är till stor del uttjänta. Samtidigt byggs nya tunnlar och vägar med tekniskt avancerade system som är dyra att underhålla, till exempel automatiserad trafikledning och trafikövervakning, brandsäkerhet och ventilation för bättre luftkvalitet. Slitaget på vägarna har ökat med fler fordon och tyngre transporter. Trafiken har ökat med mer än 42 procent på det statliga vägnätet mellan 1990 och 2022. Mötesfria vägar har också ett större underhållsbehov eftersom bilarna kör i samma hjulspår och belastningen på dessa delar av vägen blir större.

I praktiken innebär de ekonomiska ramarna i nationell plan att nedbrytningen av vägnätet går snabbare än underhållet kan utföras, och att långsiktiga åtgärder som är ekonomiskt fördelaktiga över hela livscykeln inte utförs. Om de årliga finansiella ramarna i nu gällande nationell plan (2022-2033) skulle gälla för perioden fram till och med 2037 konstaterar Trafikverket att finansieringen är cirka 103 miljarder kronor lägre för perioden 2026 till 2037 (prisnivå 2021) inom vidmakthållande av vägar än vad Trafikverket uppskattar behovet till. Av detta utgör drift och underhåll av vägar totalt 83 miljarder, där 55 miljarder avser åtgärder för att upprätthålla dagens funktion och 29 miljarder för att hantera det eftersatta underhållet.

Förslaget innebär att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* skulle ökas med totalt 6 500 miljoner kronor under perioden 2025–2027. Det är en förutsättning för att 2028 ligga på en nivå som motsvarar det behov av finansiering Trafikverket har beskrivit i inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Vid en planrevidering 2026 kan denna inriktning fastställas.



## Återställande av E6

Trafikverket har äskat om en ökning av anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* på vårändringsbudget 2024 (dnr TRV 2024/4291) för att finansiera återställande av E6 efter det jordskred som inträffade vid E6 i Stenungsund i september 2023. Skredet var en extraordinär händelse. Utöver kostnader för omledningsvägar är ett omfattande återuppbyggnadsarbete nödvändigt för att säkra och återuppbygga E6, inklusive ramper och påfarter. Huvuddelen av kostnaderna beräknas belasta anslag 1:2 under 2024. Trafikverket konstaterar att om anslaget inte ökas med i enlighet med Trafikverkets förslag i vårändringsbudget kommer planerade underhållsåtgärder att trängas undan vilket i sin tur får betydande negativa konsekvenser för väganläggningens tillstånd.

## 2. Satsning för ökat bidrag till enskilda vägar

*Förslag: Anslag 1:2 Vidmakthållande ap.1.3 Bidrag för drift av enskild väg ökas permanent med 150 miljoner kronor.*

Satsning för ökat bidrag till enskilda vägar (mnkr)	2025	2026	2027	Permanent
<b>Anslag</b>				
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	50	150	150	150
<b>Totalt</b>	<b>50</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>150</b>

Trafikverket föreslår att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens infrastruktur* ap.1.3 Bidrag för drift av enskild väg ökas med 150 miljoner kronor årligen. Trafikverkets förslag innebär att bidraget till särskild drift av enskilda vägar höjs med 50 miljoner kronor 2025 och därefter 150 miljoner kronor per år, för att motsvara den bidragsnivå för särskild drift som använts under år 2020–2022.

Trafikverket föreslår också att eventuell riktning av insatser mot broar/trummor eller förstärkningsåtgärder tas fram i samråd med branschföreträdare för enskilda vägar, bland annat Lantbrukarnas riksförbund, Sveriges kommuner och regioner samt Skogsindustrierna och Sveaskog.

Kostnader för drift och underhåll av enskilda vägar som är öppna för allmän trafik påverkas kraftigt av prisutvecklingen inom anläggningsbranschen och materialprisutvecklingen. Trafikverkets bidrag till enskilda vägar utgår från en finansieringsmodell, där bidrag först fördelas till årlig drift, därefter till särskild drift. Bidragsbudgeten till särskild drift utgörs av det som återstår av anslaget efter att budget för det årliga bidraget räknats fram.

Det årliga driftbidraget avser bidrag till såväl sommar- som vinterdrift och räknas upp med driftindex väghållning. Den kraftiga indexutvecklingen har inneburit att utrymmet för bidrag till särskild drift minskar.

Bidrag till särskild drift avser exempelvis underhåll av broar och trummor, ny beläggning och förstärkningsåtgärder, det vill säga underhållsåtgärder som inte inryms i det årliga driftbidraget. Behovet av denna typ av underhållsåtgärder är mycket stort för det enskilda vägnätet. Som exempel kan nämnas att större underhållsbehov exempelvis för broar, delas upp på flera år för att rymmas inom särskild drift. Om utrymmet för särskild drift minskar, som det gjort under 2023 på grund av att indexutvecklingen gjort att det årliga driftbidraget tagit en större del av anslagsposten i anspråk, kan den typen av underhållsåtgärder inte slutföras. Med ökat anslag innebär det att bidragsnivåerna kan återgå till den nivå som gällde år 2020–2022 vilket innebär ökat underhåll jämfört med 2023 och 2024. Utan ökat anslag kommer möjligheten för enskilda väghållare att genomföra underhållsåtgärder som inte inryms i det årliga driftbidraget att kraftigt understiga behoven, vilket innebär att de enskilda vägnarnas tillstånd kommer att försämrast.

### 3. Satsning för att upprätthålla dagens tillgänglighet genom trafikavtal

Förslag: Anslag 1:7 Trafikavtal ökas enligt nedanstående tabell samt räknas upp med index.

Satsning för att upprätthålla dagens tillgänglighet genom trafikavtal (mnkr)	2024	2025	2026	2027
<b>Anslag</b>				
1:7 Trafikavtal	42	194	294	219
<b>Totalt</b>	<b>42</b>	<b>194</b>	<b>294</b>	<b>219</b>

Nuvarande inriktning och åtagande för volymen upphandlad trafik förutsätter att anslaget bör öka till cirka 1 000 miljoner kronor 2024, cirka 1 200 miljoner kronor 2025 och 2026 samt cirka 1 300 miljoner kronor 2027. Trafikverket vill uppmärksamma att med den anslagsnivå som beräknas för 2025 i budgetpropositionen för 2024 kommer Trafikverket att behöva omprioritera och dra ned nuvarande åtaganden. Om Trafikverket behöver prioritera bland de avtal som ska förnyas/tillkomma kommer Gotlandstrafiken, flygupphandling och nattågstrafiken till norra Norrland att prioriteras först. Om inte ytterligare medel tillförs för år 2025 respektive 2026 kommer Trafikverket inte att ha möjlighet att teckna avtal om tågtrafik till Trondheim, tåg i Bergslagen, buss i norra Dalarna eller nattågstrafik till Jämtland.

Trafikverket bedömer vidare att det finns en risk för kostnadsökningar i de befintliga avtalen på grund av ökade bränslekostnader och ökade marknadspriser i kommande upphandlingar.

Avtalet om nattågen till övre Norrland har idag en mycket låg avtalskostnad jämfört med tidigare. Avtalet tecknades innan pandemin och med en optimistisk syn på utveckling av nattågstrafiken. Så låga anbud är inte troliga i nästa avtalsomgång. Trafikverket bedömer att kostnadsnivån stiger kraftigt från 2030 när nya lok och vagnar till nattågen tas i bruk. Även kostnaden för befintliga nattågsfordon förväntas öka fram till att de nya tågen tas i bruk, eftersom det krävs åtgärder för att hålla dem rullande.

Trafikverket föreslår även att anslag 1:7 *Trafikavtal* görs om till ett PLO-anslag istället för att vara ett BNB-anslag. Anslaget påverkas i hög utsträckning av den allmänna kostnadsutvecklingen i samhället och bör därför omfattas av pris- och löneomräkning. Trafikverket konstaterar att det inte är möjligt att över tid klara samma verksamhet, kvantitet och kvalitet, utan uppräknings av anslaget.

Trafikverket noterar vidare att en förlängning av nattågstrafik till Trondheim skulle innebära en ökad budgetnivå på ytterligare 25 miljoner kronor per år.

Trafikverket har föreslagit att anslag 1:7 ökas med 42 miljoner kronor i vårändringsbudget 2024 för att möjliggöra trafikavtal i samma omfattning som tidigare år.



# Ökat fokus på beredskap, robusthet och säkerhet

## 4. Satsning på beredskap och civilt försvar

*Förslag: Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur samt anslag 1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser ökas enligt nedanstående tabell.*

Satsning på beredskap och civilt försvar (mnkr)	2025	2026	2027
<b>Anslag</b>			
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	210	439	451
1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	0	85	85
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	0	151	20
<b>Totalt</b>	<b>210</b>	<b>675</b>	<b>556</b>

Trafikverket ska som beredskapsmyndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, motstå hot och risker, förebygga sårbarheter samt kunna bedriva verksamhet från kris till höjd beredskap. Myndigheten ska i sin verksamhet beakta totalförsvarets krav. Åtgärder för att bygga upp denna förmåga har genomförts och genomförs löpande. Det handlar bland annat om att bygga en beredskapsorganisation, materielförsörjning, övning och utbildning samt investeringar i anläggningen för att öka robustheten.

Trafikverket ska som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Vidare ska myndigheten driva på arbetet inom beredskapssektorn Transporter, stödja beredskapsmyndigheterna samt verka för att uppgifter och roller inom beredskapssektorn tydliggörs. Trafikverket gör bedömningen att uppgifter föranledda av sektorsansvaret kommer att öka avsevärt de kommande åren. Utöver sektorsansvaret föreslås i betänkandet En modell för svensk försörjningsberedskap (SOU 2023:50) att Trafikverket, som en av sex myndigheter, ska vara ansvarig för försörjningsberedskapen för transportsektorn. Sammantaget kommer detta att ställa ytterligare krav på förmåga samt leda till ökade kostnader bestående av bland annat personella och administrativa resurser.

Trafikverket har i regeringsuppdraget ”Att föreslå åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn transporter” (TRV 2023/75532) samt i Trafikverkets förmågeutvärdering bilaga 3 (TRV 2022/37067) som myndigheten redovisat till MSB, redovisat åtgärder och finansiella behov för de kommande åren. Trafikverket har gjort en samlad analys av den redovisning Trafikverket lämnat som svar på regeringsuppdrag samt till MSB. I detta budgetunderlag äskar Trafikverket medel för genomförande av de delar av redovisningen Trafikverket bedömer är högst prioriterade och ger störst effekter. I budgetpropositionen för 2024 noterade Trafikverket att anslagsposten för civilt försvar minskas för 2024 och att anslagsposten beräknas minskas ytterligare för 2026. Trafikverket vidhåller dock bedömningen att en ökning av medel för civil beredskap är nödvändig för att åstadkomma en förmågeförflyttning.

Genom den föreslagna satsningen på civil beredskap kan Trafikverket finansiera åtgärder för vidmakthållande och underhåll för att åstadkomma en robust och redundant infrastruktur för väg och järnväg samt en regional försörjningsförmåga för underhåll och

reparation av infrastrukturen. Vidare ser Trafikverket behov av att finansiera kommande kostnader för avskrivningar av lånefinansierade investeringar som genomförs framöver samt planerade anslagsfinansierade investeringar. Trafikverkets förslag till anslagsökning kompenserar för den anslagsminskning som beräknas i budgetpropositionen för 2024.

De nya målsättningar och krav samt utpekade ansvarsområden som framkommer såväl av Försvarsberedningens rapport Kraftsamling (Ds 2023:34) som i betänkandet En modell för svensk försörjningsberedskap (SOU 2023:50) samt Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag gör att Trafikverket ser att behovet av anslagsmedel ökar. För att upprätthålla förmågan och fortsatt förmågeutveckling som sektorsansvarig beredskapsmyndighet, som beredskapsmyndighet såväl som för att omhänderta nya uppdrag så som ansvar för försörjningsberedskap transporter, är det av stor vikt att Trafikverket ges långsiktiga finansiella förutsättningar. Om inte anslagna medel för beredskap och civilt försvar ökar i linje med Trafikverkets förslag kan myndigheten heller inte öka sin förmåga i linje med de utvecklingsbehov för transportområdet som Försvarsberedningen lägger fram i Kraftsamling - Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret (Ds 2023:34). Trafikverket kommer heller inte att kunna genomföra åtgärder i linje med den redovisning av regeringsuppdrag som lämnats eller den redovisning Trafikverket lämnat till MSB.

I Trafikverkets äskande av medel är inte Nato, försörjningsberedskap, byggnads- och reparationsberedskap inkluderade då det i nuläget inte finns beslut om omfattning och behov. Ett kommande Natomedlemskap kommer att ställa krav på ytterligare förmåga på exempelvis ökad redundans i infrastrukturen för hamnar, vägar och järnväg. Trafikverket bedömer att Natomedlemskapet leder till en förväntan på omfattande investeringar i infrastrukturen såväl som ökad reparationsberedskap. Därutöver krävs personella resurser för att möta krav på ökad samverkan och administration. För att genomföra detta är ökade anslagsmedel nödvändigt.

Trafikverket konstaterar att det finns skäl att analysera den finansiella styrningen av åtgärder för civilt försvar och beredskap. Det förslag till fördelning av medel för civilt försvar och beredskap på anslag som Trafikverket lämnar här kommer fortsatt att analyseras inom myndigheten inom ramen för vårt regeringsuppdrag om finansiell styrning. Den finansiella styrningen behöver svara mot såväl regeringens möjligheter att styra och följa upp åtgärder för ändamålet som myndighetens eget behov av att styra, följa upp och prioritera mot annan verksamhet.

Det förslag till anslagsökning Trafikverket lämnar i budgetunderlag för 2025–2027 för beredskap och civilt försvar specificeras i nedan tabell per år och anslag:

Satsning på beredskap och civilt försvar (mnkr)	2025	2026	2027	Summa
<b>En robust och säker organisation</b>	<b>0</b>	<b>174</b>	<b>174</b>	<b>348</b>
Anslag 1:1	0	174	174	348
<b>Fysiskt skydd</b>	<b>112</b>	<b>399</b>	<b>285</b>	<b>796</b>
Anslag 1:1	112	163	180	455
Anslag 1:2		85	85	170
Anslag 1:6		151	20	171
<b>Försörjningsberedskap</b>	<b>53</b>	<b>48</b>	<b>43</b>	<b>144</b>
Anslag 1:1	53	48	43	144

Satsning på beredskap och civilt försvar (mnkr)	2025	2026	2027	Summa
<b>Robusthet i it-miljö</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>113</b>
Anslag 1:1	45	34	34	113
<b>Kunskaps- och kompetensutveckling</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>40</b>
Anslag 1:1	0	20	20	40
<b>Summa</b>	<b>210</b>	<b>675</b>	<b>556</b>	<b>1 441</b>

Fysiskt skydd innebär bland annat:

- Skydd av bangårdar och samhällsviktiga anläggningar för järnvägen
- Analys, utvecklingsmedel, etablering och förvaltning av t.ex. färja och mobila ledningsplatser
- Flygplatser
- Skydd av samhällsviktiga väganläggningar
- Investeringsåtgärder i kritisk infrastruktur

En robust och säker organisation innebär:

- Nationell och regional beredskaps- och krigsorganisation

Försörjningsberedskap innebär:

- Anskaffning av beredskapsmateriel ledningscontainrar, färja
- Anskaffning av beredskapsmateriel strategisk lagring 6 månader
- Anskaffning av bandvagnar/fordon

Robusthet i it-miljö avser:

- Kommunikationslösningar för beredskaps- och säkerhetskänslig verksamhet
- Utökade resurser att stärka och upprätthålla robusthet i it-miljö.

Kunskaps- och kompetensutveckling innebär:

- Övning och utbildning inom beredskap på Trafikverket och hos Trafikverkets entreprenörer.

## 5. Rakel generation 2

*Förslag: Anslag föreslås ökas enligt tabell i bilaga 1.*

Radiokommunikationssystemet Rakel har nått sin tekniska livslängd. MSB och Trafikverket har på uppdrag av regeringen lämnat förslag på hur det samlade behovet av ett utvecklat och säkert kommunikationssystem kan tillgodoses och genomföras, hur ansvar kan fördelas mellan berörda myndigheter samt hur genomförande, drift och förvaltning kan finansieras. Äskandet i Trafikverkets budgetunderlag ligger i linje med redovisning av uppdrag till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Trafikverket att planera och förbereda vidare utveckling och etablering av Rakel Generation 2 (TRV 2021/123554).

Förslaget innebär att ett nytt radiokommunikationssystem för verksamheter inom allmän ordning, säkerhet, hälsa och försvar etableras och ersätter det befintliga systemet Rakel. En stor del av kostnaden avser robusthet för att klara hela hotskalan från normalläge till höjd beredskap.

I redovisningen av regeringsuppdraget föreslår MSB och Trafikverket att Trafikverket ansvarar för byggnation och drift av ett statligt ägt radiokommunikationsnät, inklusive siter och transmission. Trafikverket har i och med sin huvuduppgift att utveckla, underhålla och förvalta det statliga väg och järnvägssystemet en landsomfattande organisation för att kunna bygga fysisk infrastruktur och har lång erfarenhet av att bygga radiositer. Vidare föreslår MSB och Trafikverket att Trafikverket ansvarar för drift och förvaltning av radioaccessnät, transmissionsaccesser och fysisk infrastruktur för radiositer. Trafikverket har erfarenhet av drift och förvaltning av infrastruktur för radio- och telekommunikation och har en mix av egen personal och en upphandlad nationell entreprenör.

Trafikverket bedömer att detta kommer att innebära

- Investering i transmission, etablering av dedikerat radioaccessnät, anpassning av infrastruktur och byggnation av siter samt investeringar i lokaler, system och tjänster.
- Projektorganisation, främst personalkostnader och konsulter.
- Driftkostnader, bland annat support av infrastruktur och system och kommersiellt radioaccessnät, elkostnader, arrenden, inplaceringar och olika former av löpande underhåll.
- Förvaltningsorganisation, säkerhets- och nätövervakning samt användarstöd, förvaltningskostnader samt licenser med mera.

I budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1) finns 20 miljoner kronor (UO06, ap.2:9) anslagna för Rakel Generation 2 där MSB och Trafikverket ska fortsätta förberedelserna för införande av Rakel G2. Utöver detta inväntar MSB och Trafikverket ett beslut samt uppdrag och finansiering för ett införande. Trafikverket konstaterar att ytterligare finansiering är en förutsättning för att Rakel G2 ska kunna införas.

## 6. Program 2032 och SITSSAM

*Förslag: Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ökas enligt nedanstående tabell.*

Satsning för att etablera säker it-infrastruktur och it-tjänster för staten (mnkr)		2025	2026	2027	Permanent
Anslag	Innehåll				
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	Program 2032: Regionalt kluster av datacenter (RKL)	5	15	25	
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	Program 2032: Kommunikationsinfrastruktur	5	10	10	
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	SITSSAM	26	20	5	20
<b>Totalt</b>		<b>36</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>20</b>

Trafikverket föreslår finansiering för att börja etablera förmåga, det vill säga huvudsakligen projektering och utredning. Förslaget innehåller inte några investeringar för anskaffning och etablering av anläggning som fysiska byggnader med försörjningssystem (el-kraft, kyla, brandskydd mm.) eller it- och telekominfrastruktur för att etablera datacenter som i sin tur producerar it-tjänster och it-drift.

Trafikverket samarbetar sedan 2019 med Fortifikationsverket, Försäkringskassan, Lantmäteriet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Skatteverket och Transportstyrelsen för att etablera en säker it-infrastruktur med säkra och skyddade datacenter för statliga myndigheter inom vad som kallas Program 2032. Ytterligare ett samarbete med dessa andra myndigheter är för att gemensamt kunna säkerställa ett utbud av säker it-drift till andra statliga myndigheter inom ett program som kallas SITSSAM (säkra it-tjänster i statlig samverkan). Myndigheterna inväntar uppdrag från regeringen. Arbete i samverkan planeras att fortgå med tempo och leverans utifrån de förutsättningar myndigheterna har och med planering om att ett uppdrag kommer under 2024. Det pågår dialog med Regeringskansliet i frågan.

En säker nationell it-infrastruktur med säkra och skyddade datacenter tillsammans med säkra it-tjänster är en förutsättning för statlig rådighet över it-drift och därmed över Sveriges digitala suveränitet och säkerhet. Ovanstående myndigheter har under de senaste åren samverkat om en framtida målbild för leveransen. Ett riktat bemyndigande eller uppdrag inklusive en viss grundläggande permanent finansiering för samordning, initialt arbete innan tecknade överenskommelser samt viss gemensam utveckling bör ges till samtliga dessa myndigheter. I arbetet inom myndighetssamverkan är förslaget att it-driftstjänsterna är avgiftsfinansierade. Om beslut eller tillräcklig finansiering inte levereras kan myndigheterna inte agera som tänkt med uppdraget och de identifierade behoven kan inte tillgodoses.

I dagsläget finns det flera olika förslag till finansiering samt vilken roll Trafikverket kan komma att ha i detta. Förslagen till finansiering består både av anslag, lån och avgifter. Det är inte helt klart om någon myndighet ska ta en mer övergripande roll och beställa leverans av andra myndigheter som i sin tur fakturerar denna leverans. I förslagen finns det upplägg där viss del är anslagsfinansierad och inte ska belasta respektive nyttjande myndighet i en prissättning och fakturering.

## 7. Standardisering av grunddata inom offentlig verksamhet, grunddatadomän transportsystem

*Förslag: Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ökas enligt nedanstående tabell*

Standardisering av grunddata inom offentlig verksamhet, grunddatadomän transportsystem (mnkr)	2025	2026	2027
<b>Område</b>			
Grunddatadomän transportsystem Utveckling	10	10	10
Grunddatadomän transportsystem Förvaltning	3	4	4
<b>Totalt</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>14</b>

Om Sveriges offentliga sektor ska kunna hantera aktuella samhällsutmaningar och möta EU:s regleringar behövs en förvaltningsgemensam digital infrastruktur för att dela och använda data inom och med offentlig förvaltning. Det ger en effektivare, säkrare och enklare offentlig sektor som kan skapa medborgarnytta. I Ena – Sveriges digitala infrastruktur samlas lösningar så att data kan hanteras och utbytas enkelt, säkert och effektivt inom och med offentlig sektor. När dessa används av aktörer i offentlig sektor går verksamhetsutvecklingen snabbare än om varje aktör ska uppfinna sin egen lösning.

Arbetet samordnas av Digg och sker tillsammans med Arbetsförmedlingen, Bolagsverket, Domstolsverket, E-hälsomyndigheten, Försäkringskassan, Lantmäteriet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Riksarkivet, Skatteverket, Statistikmyndigheten SCB samt Trafikverket.

En långsiktig finansiering tillsammans med rätt juridiska förutsättningar är nödvändiga för att skapa en hållbar och kostnadseffektiv förvaltningsgemensam digital infrastruktur med användbara lösningar samt tydliga mandat och ansvar.

Digg yrkar för prioriterade gemensamma utvecklingsinsatser inom Ena, i sitt budgetunderlag och övriga ansvariga myndigheter yrkar för sina specifika behov i sina budgetunderlag.

Trafikverket beräknar att kostnader för att ta rollen som grunddatadomänansvarig myndighet, att leda och samordna arbetet i grunddatadomän för transportsystem på nationell nivå tillsammans med andra grunddatadomänansvariga myndigheter, uppgår till 13 miljoner kronor för 2025 respektive 14 miljoner kronor per år för 2026–2027 och framåt. Trafikverket baserar sin beräkning på de erfarenheter myndigheten har dragit efter att ha beskrivit förutsättningar samt utvecklat en etablerad samverkan och styrning inom grunddatadomän Transportsystem. Arbetet visar att de insatser som krävs för att skapa interoperabel data som är förståelig med samsyn kring betydelse, kvalitet och säkerhet, går utöver den datahantering som krävs för Trafikverkets ordinarie uppdrag. Avsaknad av särskilt avsatta medel för ett domänansvar leder antingen till låg framdrift i interoperabla data i det offentliga eller att medel måste prioriteras bort från förmågor i befintliga uppdrag och leveranser.

Utvecklingskostnaderna kan även komma att omfatta datamängder hos transportmyndigheterna som initialt ingår i grunddatadomänen (Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, VTI och Trafikanalys).

Trafikverket förordar att fortsatt arbete sker genom ett uppdrag till Trafikverket tillsammans med föreslagna grunddatadomänmyndigheter.

Om Trafikverket inte ges förutsättningar för uppdraget kommer inte förväntade nyttor inom Ena kunna levereras. Förväntningarna inom och utanför myndigheterna på interoperabla standardiserade maskinläsbara datamängder kvarstår. Standardiserade nationella grunddata är en förutsättning för att utveckla transportsystemet och för att säkerställa att transporter och samhället fortsatt ska fungera även vid kris och krig ur ett beredskapssyfte. Behoven av interoperabel data för Sverige inom och med offentlig förvaltning beskrivs även i SOU 2023:96 En reform för datadelning. I detta betänkande föreslås en lag om den offentliga förvaltningens interoperabilitet där en framtida reglering föreslås detaljeras inom olika områden/sektorer. För grunddatadomän transportsystem innebär detta att domänens område och omfattning behöver förtydligas och beskrivas.

## 8. Satsning för att stärka cybersäkerheten

*Förslag: Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ökas enligt nedanstående tabell.*

Satsning för att stärka cybersäkerheten (mnkr)	2025	2026	2027	Permanent
<b>Anslag</b>				
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	100	100	100	100
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Det har under de senaste åren blivit allt tydligare hur nödvändigt det är att skydda samhällsviktig verksamhet som väg- och järnvägstrafik mot olika hot och angrepp som exempelvis cyberhot samt fysisk påverkan på anläggningen. Digitalisering av väg- och järnvägen med en allt mer uppkopplad anläggning samt ökad it-användning innebär ökad exponering och att det som behöver skyddas ökar i samma omfattning. Detta sker samtidigt som kostnaderna ökar på grund av att behovet att använda nödvändiga skyddsåtgärder ökar.

Trafikverket föreslår en anslagsökning för att stärka cybersäkerheten för Trafikverkets verksamhet och öka motståndskraften vid antagonistiska attacker genom att myndigheten fortsätter att utöka förmågan att övervaka, skydda och hantera attacker. Detta genomförs genom att använda it-lösningar för säkerhetsmonitorering och övervakning samt bemannad funktion för it-säkerhetsövervakning med CSOC (Cyber Security Operations Center) och CERT (Computer Emergency Response Team). Förslaget innebär såväl att stärka befintliga som att genomföra nya åtgärder inom området. Anslagsökningen är delvis motiverad för att undvika att stärkt cybersäkerhet tränger undan andra viktiga åtgärder inom vidmakthållandet av väg- och järnvägsanläggningen.

Om förslaget inte genomförs förväntas risk och sårbarhet öka avseende Trafikverkets verksamhet med de cyberhot och attacker som utförs. Trafikverket ser också att annan verksamhet inom drift och underhåll av vägar respektive järnvägar riskerar att trängas undan om medel inte tillförs i linje med Trafikverkets förslag.

Förslaget kan även genomföras i större eller mindre skala, om regeringen vill tillföra mindre medel än Trafikverket föreslår genomförs färre alternativt mindre skyddande åtgärder.

## 9. Ökat anslag för att stärka järnvägs- och kollektivtrafikskyddet

Förslag: Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ökas enligt nedanstående tabell.

Ökat anslag för att stärka järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (mnkr)	2025	2026	2027	Permanent
<b>Anslag</b>				
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	60	60	60	60
<b>Totalt</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>60</b>

Trafikverket föreslår att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 60 miljoner kronor årligen för att stärka järnvägs- och kollektivtrafikskyddet utifrån regeringens inriktning att resenärer ska kunna känna sig trygga när de reser kollektivt i Sverige, vare sig det är med buss, tåg, spårväg eller tunnelbana, både under resan samt på stationer och terminaler.

Sverige har gått från att vara ett legitimt mål till ett prioriterat mål för terrorattentat. Terrorhotnivåhöjningen i augusti 2023 var en tydlig signal till alla berörda samhällsaktörer om vikten av att fortsätta arbeta med åtgärder för att minska risken för att ett terrorattentat ska inträffa. Trafikverkets bidrag till att förebygga, förhindra och försvåra terrorattentat i transportsystemet kan utökas.

Trygghetsskapande åtgärder som förväntas ge stor effekt är bland annat uppbyggnad av en trygghets- och säkerhetscentral för larmmottagning samt ledning och koordinering av väktare, ordningsvakter och kamerabevakning. Trafikverket kan även utöka antalet järnvägsstationer som har kamerabevakning, ordningsvakter och stationsvärdar, men det förutsätter en effektiv ledning och koordinering från en trygghets- och säkerhetscentral.

För att öka upptäckandeförmågan kan Trafikverket genomföra insatser för att resenärer ska rapportera händelser som avviker från normalbilden, vilket framgångsrikt genomförts i andra länder. Detta förutsätter att en mottagningsfunktion byggs upp.

Trafikverket och Transportstyrelsen har den 31 januari redovisat regeringsuppdraget Uppdrag att utreda behovet av att stärka det svenska järnvägs- och kollektivtrafikskyddet (TRV 2023/88747). Om regeringen avser att gå vidare med utredningens förslag innebär det nya uppgifter för Trafikverket, som behöver finansieras. Trafikverket bedömer att förslaget till anslagsökning i budgetunderlaget inrymmer Trafikverkets ansvar i utredningens förslag.

Om förslagen inte genomförs kommer förmågan att förhindra och hantera terrorattentat på bytespunkter fortsatt vara låg. Resenärers upplevda trygghet kommer fortsätta att minska vilket leder till en försämrad tillgänglighet för exempelvis socioekonomiskt svaga grupper.

Förslaget kan även genomföras i större eller mindre skala, om regeringen vill tillföra mindre medel än Trafikverket föreslår genomförs färre alternativt mindre åtgärder.



## Övrigt

### 10. Ökning av anslag 1:10

*Förslag: Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ökas enligt nedanstående tabell.*

Ökning av anslag 1:10 (mnkr)	2025	2026	2027
<b>Anslag</b>			
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	400	850	120
<b>Totalt</b>	<b>400</b>	<b>850</b>	<b>120</b>

För anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* gäller att medel får användas motsvarande de bidrag som beviljats av Europeiska unionen genom Fonden för ett sammanlänkat Europa. Medel får användas till högst ett belopp som motsvarar uppbyggnaden av finansierat 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 dock belasta anslaget året efter.

Under de senaste åren har väsentligt mer medel betalats ut jämfört med tidigare. Trafikverket bedömer att bidrag som betalas ut från EU kan komma att uppgå till cirka 950 miljoner kronor år 2025, cirka 1 000 miljoner kronor år 2026 och cirka 270 miljoner kronor 2027. Det innebär att anslagsnivån under åren 2025–2027 bör ökas till motsvarande nivå. Bedömningen grundar sig bland annat på att en ytterligare stor utlysningssomgång skett hösten 2023, vilket genererar möjligheter till ytterligare bidrag.

Det finns en mycket hög grad av osäkerhet i bedömningarna eftersom det beror på vilka beslut om stöd som fattas och vilken sida av året som själva utbetalningarna faller ut. Med anledning av osäkerheten är det viktigt att anslagsmedel som täcker de eventuella beslut om medelstilldelning som fattas och betalas ut finns tillgängliga. En hög grad av flexibilitet genom att disponera anslagssparandet är därför önskvärt.

### 11. Laddinfrastruktur (utgiftsområde 21)

*Förslag: Trafikverket föreslår att den anslagspost Trafikverket disponerar ökas enligt nedanstående tabell för att göra det möjligt att infria de åtaganden som ingåtts på utgiftsområde 21 Energi, anslag 1:8 Laddinfrastruktur, anslagspost 2 del till Trafikverket.*

Laddinfrastruktur (mnkr)	2025	2026	2027
<b>Anslag</b>			
Anslag 1:8 Laddinfrastruktur, anslagspost 2, del till Trafikverket	2	7	
<b>Totalt</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	

Elektrifieringen av transportsektorn är central för att Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU ska nås. Genom att stärka och förlänga satsningarna på laddinfrastruktur för både lätta och tunga fordon påskyndas utvecklingen av elektrifierade vägtransporter och minskas användningen av fossila drivmedel. Att genomföra sådana åtgärder för att stärka

laddinfrastrukturen som Trafikverket lämnar stöd för tar ofta längre tid än ett år. Trafikverket konstaterar därför att för att stödet ska få önskad effekt bör Trafikverket tilldelas ett ökat beställningsbemyndigande 2024 med förlängt slutår genom en omfördelning av bemyndiganderam från ap.1 Laddinfrastruktur - till STEM. Ekonomiska åtaganden 2024 beräknas infrias med 30 miljoner kronor 2025 och 10 miljoner kronor 2026 enligt nedan:

	Utfall 2023	Prognos 2024	Beräkn. 2025	Beräkn. 2026	Beräkn. 2027	Beräkn. Därefter	Slutår
<b>Anslag 1:8 Laddinfrastruktur</b>							2026
Ekonomiska åtaganden vid årets början	12	55	40				
Nya ekonomiska åtaganden	55	0	0				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	6	15	30	10	0	0	
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			30	10	0	0	
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-6	0					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>55</b>	<b>40</b>	<b>10</b>				
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	75	40	10				

För att möjliggöra infriande av beställningsbemyndigande behöver Trafikverket också tilldelas ökade anslagsmedel på den anslagspost Trafikverket disponerar för år 2025 och 2026. Utöver anslagsmedel för att infria åtaganden behöver Trafikverket 1,5 miljoner kronor per år för administration av stödet. Trafikverket konstaterar samtidigt att anslagsposten kan minskas för år 2024, det Trafikverket föreslår innebär snarare att utbetalningarna från anslagsposten dras ut över längre tid. Trafikverket bedömer att om förslaget inte genomförs får satsningen inte heller full effekt.

## 12. Arrangemang på väg

*Förslag: Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ökas enligt nedanstående tabell.*

Arrangemang på väg (mnkr)	2025	2026	2027	Permanent
<b>Anslag</b>				
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20	20	20	20
<b>Totalt</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>20</b>

För att möjliggöra en lösning där kostnaden för ideella föreningar vid arrangemang på väg inte överstiger vad föreningen förmår bära föreslår Trafikverket att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 20 miljoner kronor.

Dagens regelverk för arrangemang där det statliga vägnätet tas i anspråk förutsätter att kostnader för utmärkning som krävs i anslutning till arrangemang på väg ersätts av arrangörer vilket kan bli mycket betungande för mindre arrangörer. För 2025 och framåt förordar Trafikverket att regelverket för avgifter vid arrangemang på väg ses över.

Trafikverket föreslår att kostnadsersättningen till ideella organisationer finansieras genom att anslag 1:2 ökas för att undvika att andra åtgärder trängs undan.

### 13. Besluta om Inlandsbanans årliga bidrag enligt plan

*Förslag: Besluta om inlandsbanans årliga bidrag i enlighet med nationell plan.*

Inlandsbanan omfattar järnvägen Orsa–Brunflo, Östersund–Gällivare samt Orsa–Furudal. Nyttjanderätten, det vill säga förvaltningen, till banan innehas av Inlandsbanan AB (IBAB) som ägs av kommunerna längs banan. Villkoren för IBAB:s verksamhet regleras genom ett avtal mellan staten och IBAB. Enligt avtalet ska Trafikverket årligen utbetala bidrag till IBAB för drift och underhåll.

I budgetunderlaget informerar Trafikverket årligen om bidrag till Inlandsbanan, som för 2025 uppgår till 225 miljoner kronor i prisnivå 2021-02 i enlighet med beslutad nationell plan 2022–2033 (indexuppräknas till 2025).

Utöver det ansöker Inlandsbanan AB (IBAB) om ytterligare 200 mnkr per år under perioden 2024–2028 (prisnivå 2021) för att återta eftersatt underhåll av bland annat träsliprar och broar. Som ett alternativ till återhämtning av underhåll lyfter IBAB fram ett mer omfattande ombyggnadsförslag på totalt 11 500 miljoner kronor i 2023 års prisnivå. Trafikverket tar dock i dagsläget inte ställning till detta förslag utan hänskjuter detta till regeringen.

### 14. Medlemskap i organisationer

Trafikverket föreslår att ett villkor liknande det som Transportstyrelsen har avseende medlemskap i organisationer läggs till anslag 1:3 *Trafikverket*, anslagspost 2 Trafikverkets administration. Trafikverket föreslår att villkoret kan formuleras som följer:

”Medel får användas för att betala medlemskap i organisationer inom transportinfrastrukturområdet.”

Trafikverket föreslår vidare att Trafikverkets samtliga medlemskap i organisationer finansieras under anslagsposten och att medel därför förs från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till anslag 1:3. Trafikverket avser återkomma med förslag till belopp att överföra.

### 15. Ändamålsenliga nivåer för beställningsbemyndiganden

*Förslag: Trafikverket medges ett högre bemyndigande än beräknade utestående åtaganden.*

Trafikverkets verksamhet inom ramen för nationell plan består till största delen av produktion i anläggningen, där produktionsvariationer mellan åren snarare är regel än undantag för fleråriga projekt.

De exakta tidpunkterna för kontrakt- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse, och inom projektverksamheten finns produktionsvariationer. Av detta följer att det behövs en viss marginal i bemyndigandet. Utan en sådan marginal försämrar möjligheterna till 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 fördröja projektgenomförandet. För att inte riskera att produktionen begränsas bedömer Trafikverket därför att marginalen mellan prognos för utestående åtagande och bemyndiganderamen bör vara större än vad regeringen historiskt föreslagit för riksdagen.

Marginalen mellan beräknade utestående åtaganden och bemyndiganderamen behöver vara olika stor beroende på vilket anslag som avses. För anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* behövs det procentuellt en något mindre marginal då de innehåller ett stort antal projekt och åtgärder. För anslag som innehåller relativt få projekt bör reserven vara större eftersom en förändring i ett avtal får en stor effekt på det utestående åtagandet. För närvarande gäller det för anslag 1:11 *Trängselskatt Stockholm* och anslag 1:14 *Trängselskatt Göteborg*. En ytterligare osäkerhetsfaktor är att projekt inom dessa anslag delvis lånefinansieras där en liten förändring i beräknad återbetalningstakt, beräknad ränta eller förändring i upplåning ger stor påverkan på det utestående åtagandet. Trafikverket analyserar behovet av marginal vid varje rapporteringstillfälle och kan redogöra för de ställningstaganden som görs.

## Övriga inspel och frågor att notera

Utöver det som lyfts som förslag ovan, ser Trafikverket även andra frågor som hanteras i andra sammanhang/uppdrag och som Trafikverket vill göra regeringen särskilt uppmärksam på.

- Inriktningsunderlaget för infrastrukturplaneringen 2026–2037 har redovisats till regeringen.
- Regeringsuppdraget att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket pågår och delredovisas 1 mars 2024.
- Trafikverket har i regeringsuppdraget *Att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län*, (TRV 2023/42130) visat på behov av att tidigarelägga Norrbotniabanan i sin helhet för att möta kommande behov av arbetspendling i området samt att öka godskapaciteten mellan norra och mellersta Sverige. Av utredningen framgår att en tidigareläggning är möjlig under förutsättning att finansiering säkras och att pågående överklaganden hanteras skyndsamt. Trafikverket föreslår att åtgärden tidigareläggs genom i första hand lånefinansiering och i andra hand finansiering med anslag inom ramen för kommande revidering i nationell plan.
- EU-kommissionens förslag till ny förordning om användning av järnvägsinfrastrukturkapacitet presenterades under 2023 och ska implementeras år 2026–2030. Kommissionens förslag är omfattande och innebär ökade utgifter för Trafikverket i form av bland annat utveckling av kapacitetsplanering och trafikledning vilket båda innebär anpassning av it-verktyg samt utbildnings- och informationsinsatser. Tidiga beräkningar, som till stora delar togs fram redan 2020, visade på ökade utgifter på i storleksordningen 550–600 miljoner kronor. Trafikverket kan i dagsläget inte lämna någon uppdaterad bedömning av beloppet eller hur utgifterna fördelas mellan åren.
- Regeringen behöver klargöra förutsättningar och säkerställa budget enligt det tidigare inlämnade uppdraget om reservhamnskapacitet (Uppdrag att analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland, TRV 2023/73437).

Om regeringen beslutar att gå vidare med förslag om reservhamn på Gotland behöver anslagsmedel tillföras för genomförande för år 2025 och framåt. Trafikverket hade vid tiden för redovisningen av regeringsuppdraget inte möjlighet att lämna uppgift om Trafikverkets årliga kostnader för genomförandet men analyserar frågan vidare i samarbete med Fortifikationsverket och Försvarsmakten.

- Trafikverket har skickat hemställan om att investera i ERTMS på Öresundsbron. Myndighetens förslag går i korthet ut på att Trafikverket lånefinansierar denna infrastrukturanläggning och att Öresundsbrokonsortiet respektive Svedab betalar kapitalkostnaderna genom avgifter eller på annat sätt utifrån vad som bedöms möjligt utifrån gällande regelverk.
- I budgetpropositionen för 2024 ökades anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med avseende på driftbidrag till icke statliga flygplatser. Trafikverket följer noggrant utvecklingen för de icke statliga flygplatserna inklusive kostnader förenade med dessa. Trafikverket avser analysera hur den ökade anslagsnivån skapar förutsättningar för driften vid flygplatserna och minskar risker för nedläggning.

#### Trafikverket har behov av ökad insamling av flygbilder inom Bildförsörjningsprogrammet Lantmäteriet

Trafikverket har ett stort behov av flygbilder och laserdata för att säkerställa att transportsystemet fungerar och att alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt.

Det är av yttersta vikt att säkerställa tillgången till dessa data och att Lantmäteriet får ett finansierat uppdrag för att kunna genomföra detta ur ett nationellt perspektiv. Trafikverkets uppdrag innebär att se till att transportsystemet fungerar, vilket är en förutsättning för att samhället ska fungera även vid kris och krig. Trafikverket använder en stor mängd geodata i sitt uppdrag och då är flygbilder och laserdata viktiga produkter. Vi ser ett ökat behov främst inom områdena klimatanpassning, anpassning av projektering, riskträdsbedömning samt evakuering och röjning.

#### Lantmäteriets framställan avseende öppna data (utgiftsområde 18)

Trafikverket vill framhålla vikten av att Lantmäteriets framställan avseende Öppna data beviljas i sin helhet. Geodata från Lantmäteriet är en förutsättning för att Trafikverket ska uppfylla sitt instruktionsenliga uppdrag. Att Lantmäteriets informationsförsörjning bibehåller innehåll, aktualitet, omfattning och kvalitet även efter införande av öppna data är därför av stor betydelse för Trafikverket. Om kvaliteten på Lantmäteriets geodata sänks från nuvarande nivåer kommer det att leda till sämre beslutsunderlag för Trafikverket. Vidare ser Trafikverket en risk att myndigheten behöver samla in data på annat sätt. Detta skulle öka Trafikverkets kostnader tidiga planeringsskeden och det riskerar även att leda till längre tid för inledning av planering om inte data finns tillgänglig.

#### Förpliktelser gentemot statliga aktiebolag m.m.

Trafikverket svarar för ett antal förpliktelser gentemot statliga aktiebolag m.m. I likhet med tidigare år har Trafikverket inte tagit utrymme i anslagsyrkandena för perioden 2025–2027 för eventuella infrianden av aktieägartillskott, kapitaltäckningsgaranti eller täckning av kreditförluster.

### Förändringar i lokalbehov

Myndigheten ska i budgetunderlaget lämna uppgifter om förväntade större förändringar i sitt behov av lokaler. Utifrån ökade krav på säkerhet ser Trafikverket över lokalbehovet. Bedömningen är att andelen lokaler med egen rådighet i form av ägda lokaler och/eller långtidshyrda speciallokaler kommer att behöva öka då Trafikverket har svårt att klara nya och ökade krav inom säkerhet i förhyrda lokaler med traditionella hyresavtal.

# Övriga villkor och behov

## Finansieringsöversikt

I nedan finansieringsöversikt framgår bland annat Trafikverkets beräknade nivåer per anslag för 2025–2027. Därutöver framgår även den finansiering som sker utöver anslag i form av lån, medfinansiering och externa intäkter. I Tabell 2 redovisas förslag till anslagsfördelning separat, enligt den struktur och detaljeringsgrad som regeringen valt i regleringsbrevet på anslags-, anslagspost- och delpostnivå.

År 2025 och 2026 utgår från belopp enligt budgetpropositionen för 2024, med hänsyn taget till den omfördelning mellan anslagsposter som gjordes inför regleringsbrevet 2024. För år 2027 utgår Trafikverket från belopp enligt Hermes. Beloppen är omräknade till prisnivå 2024.

Beloppen är exklusive föreslagna satsningar i avsnittet Trafikverkets förslag till regeringen.

Tabell 1 Sammanställning finansiering (miljoner kronor, prisnivå 2024)

Anslag/lån/avgiftsintäkter	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	33 989	34 608	36 576	42 156	43 779
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 055	35 699	35 575	33 966	34 645
1:3 Trafikverket	1 484	1 486	1 483	1 472	1 502
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	154	298	298	298	298
1:7 Trafikavtal	1 005	958	1 006	906	1 081
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	682	550	550	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 556	1 472	1 823	1 820	1 419
1:14 Trängselskatt i Göteborg	847	667	821	827	865
1:15 Sjöfartsstöd	1 388	1 500	1 550	1 600	1 700
1:16 Internationell tågtrafik	77	75	95	65	0
1:17 Klimatpremier (Utgiftsområde 20)	1	199	0	0	0
1:8 Laddinfrastruktur (Utgiftsområde 21)	160	35	30	5	5
<b>Summa anslag</b>	<b>74 399</b>	<b>77 548</b>	<b>79 807</b>	<b>83 264</b>	<b>85 444</b>
Justering för räntor samt återbetalning av lån och förskottering	-1 679	-1 739	-1 936	-2 241	-2 241
<b>Summa anslag efter justering</b>	<b>72 719</b>	<b>75 808</b>	<b>77 871</b>	<b>81 023</b>	<b>83 203</b>
Intäkter från anslag 2:4 Krisberedskap	36	10	9	8	9
<b>Summa intäkter från anslag 2:4 Krisberedskap</b>	<b>36</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	15	5	14	7
Lån brukarfinansierade väg- och järnvägsprojekt	7 767	6 624	6 068	3 405	3 026
Förskotteringar väg	0	0	0	0	0
Förskotteringar järnväg	0	0	0	0	0
<b>Summa årlig upplåning mm</b>	<b>7 767</b>	<b>6 639</b>	<b>6 072</b>	<b>3 419</b>	<b>3 034</b>
Medfinansiering väg	630	1 169	1 057	1 536	429
Medfinansiering järnväg	606	453	601	764	706
Medfinansiering sjö	0	0	0	0	0
<b>Summa medfinansiering</b>	<b>1 236</b>	<b>1 622</b>	<b>1 657</b>	<b>2 300</b>	<b>1 135</b>
Intäkter offentligt rättsliga avgifter	2 883	3 244	3 176	3 141	3 224
Intäkter uppdragsverksamhet	3 578	3 450	3 127	3 468	3 769
Övriga inkomster som disponeras	105	144	129	126	127
<b>Summa externa intäkter</b>	<b>6 566</b>	<b>6 837</b>	<b>6 432</b>	<b>6 735</b>	<b>7 120</b>

Anslag/lån/avgiftsintäkter	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
<b>SUMMA FINANSIERING AV VERKSAMHET</b>	<b>88 323</b>	<b>90 917</b>	<b>92 042</b>	<b>93 484</b>	<b>94 501</b>
Ansökningsavgifter för transportdispenser	22	30	28	27	30
Övriga dispenser	3	3	3	3	3
<b>Summa intäkter som redovisas mot inkomstitel</b>	<b>25</b>	<b>33</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>33</b>

Tabell 2 Anslagsfinansierad verksamhet (miljoner kronor, prinsnivå 2024)

Anslag/anslagspost/delpost	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
<b>1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur</b>	<b>33 989</b>	<b>34 608</b>	<b>36 576</b>	<b>42 156</b>	<b>43 779</b>
ap.6 Investeringar i regional plan	2 603	3 230	3 651	3 898	4 402
ap.7 Räntor och återbetalning av lån	1 679	1 940	1 936	2 241	2 241
<i>ap.7.1 Räntor och återbetalning av lån för vägar</i>	248	290	273	308	308
<i>ap.7.2 Räntor och återbetalning av lån för järnvägar</i>	1 431	1 650	1 663	1 933	1 933
ap.9 Civilt försvar	338	383	396	199	218
ap.10 Större investeringar i nationell plan	22 723	21 477	24 157	28 279	29 196
<i>ap.10.1 Väginvesteringar</i>	4 342	4 296	4 903	5 838	5 967
<i>ap.10.2 Järnvägsinvesteringar</i>	17 345	15 241	16 986	21 130	21 814
<i>ap.10.3 Sjöfartsinvesteringar</i>	1 036	1 940	2 268	1 310	1 414
ap.11 Övriga investeringar	3 883	4 736	3 740	4 864	4 804
<i>ap.11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar</i>	3 326	3 836	3 559	4 196	3 748
<i>ap.11.2 Stadsmiljöavtal</i>	557	900	180	668	1 056
ap.12 Övrig verksamhet	2 762	2 841	2 697	2 674	2 919
<i>ap.12.1 Planering, stöd och myndighetsutövning</i>	1 439	1 521	1 458	1 458	1 592
<i>ap.12.2 Forskning och innovation</i>	663	640	659	657	717
<i>ap.12.3 Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet</i>	660	680	579	560	611
<b>1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur</b>	<b>33 055</b>	<b>35 699</b>	<b>35 575</b>	<b>33 966</b>	<b>34 645</b>
ap.1 Vidmakthållande väg	17 785	18 909	19 066	18 477	18 847
<i>ap.1.1 Drift och underhåll av vägar</i>	14 641	15 458	15 476	15 356	15 834
<i>ap.1.2 Bärighet och tjälsäkring av vägar</i>	1 787	1 784	1 994	1 728	1 638
<i>ap.1.3 Bidrag för drift av enskild väg</i>	1 356	1 668	1 596	1 394	1 375
ap.2 Vidmakthållande järnväg	15 263	16 790	16 509	15 489	15 799
<i>ap.2.1 Drift, underhåll och trafikledning järnväg</i>	15 180	16 790	16 509	15 489	15 799
<i>ap.2.2 Drift, underhåll och trafikledning järnväg RRF</i>	82	0	0	0	0
ap.4 Forskning och innovation	7	0	0	0	0
<b>1:3 Trafikverket</b>	<b>1 484</b>	<b>1 486</b>	<b>1 483</b>	<b>1 472</b>	<b>1 502</b>
<b>1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser</b>	<b>154</b>	<b>298</b>	<b>298</b>	<b>298</b>	<b>298</b>
ap.1 Icke statliga flygplatser	69	212	212	212	212
ap.2 Flygtrafiktjänster	16	16	70	70	70
ap.3 Beredskapsflygplatser	69	70	16	16	16
<b>1:7 Trafikavtal</b>	<b>1 005</b>	<b>958</b>	<b>1 006</b>	<b>906</b>	<b>1 081</b>
<b>1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk</b>	<b>682</b>	<b>550</b>	<b>550</b>	<b>150</b>	<b>150</b>
<b>1:11 Trängselskatt i Stockholm</b>	<b>1 556</b>	<b>1 472</b>	<b>1 823</b>	<b>1 820</b>	<b>1 419</b>
ap.3 Trängselskatt Stockholm - del till Trafikverket (Admin)	16	24	40	40	40
ap.6 Trängselskatt Stockholm - del till Trafikverket (överskott trängselskatt)	1 540	1 448	1 783	1 780	1 379
<b>1:14 Trängselskatt i Göteborg</b>	<b>847</b>	<b>667</b>	<b>821</b>	<b>827</b>	<b>865</b>
ap.1 Trängselskatt Göteborg - del till Trafikverket (Admin)	17	22	22	22	22
ap.2 Trängselskatt Göteborg - del till Trafikverket (överskott trängselskatt)	830	645	799	805	843
<b>1:15 Sjöfartsstöd</b>	<b>1 388</b>	<b>1 500</b>	<b>1 550</b>	<b>1 600</b>	<b>1 700</b>
<b>1:16 Internationell tågtrafik</b>	<b>77</b>	<b>75</b>	<b>95</b>	<b>65</b>	<b>0</b>
<b>1:17 Klimatpremier (Utgiftsområde 20) ap.2 Investeringstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart</b>	<b>1</b>	<b>199</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



Anslag/anslagspost/delpost	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
1:8 Laddinfrastruktur (Utgiftsområde 21) ap.2 Laddinfrastruktur - till TRV	160	35	30	5	5
<b>SUMMA TRAFIKVERKET</b>	<b>74 399</b>	<b>77 548</b>	<b>79 807</b>	<b>83 264</b>	<b>85 444</b>

Trafikverket avser att återkomma senare med förslag på omfördelningar av medel mellan anslagsposter för åren 2025–2027.

## Investeringar

Redovisningen av investeringar delas in i verksamhetsinvesteringar och samhällsinvesteringar och är kopplad till den finansiella styrningen. Uppgifter om investeringarna avser innevarande samt de tre nästföljande budgetåren.

### Verksamhetsinvesteringar

Med verksamhetsinvesteringar avses investeringar som används i myndighetens verksamhet och som finansieras med lån i Riksgälden, bidrag eller finansiell leasing.

Tabell 3 Verksamhetsinvesteringar (miljoner kronor, prisnivå 2024)

	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
<b>Immateriella investeringar</b>					
Datasystem, rättigheter m.m.	327	543	253	220	214
<b>Materiella investeringar</b>					
Maskiner, inventarier och installationer m.m.	619	807	1 234	1 413	814
Byggnader, mark och annan fast egendom	198	440	436	410	292
Övriga verksamhetsinvesteringar	70	0	0	0	0
<b>Summa verksamhetsinvesteringar</b>	<b>1 215</b>	<b>1 789</b>	<b>1 923</b>	<b>2 043</b>	<b>1 320</b>
<b>Finansiering</b>					
Lån i Riksgäldskontoret	1 215	1 789	1 923	2 043	1 320
<b>Summa finansiering</b>	<b>1 215</b>	<b>1 789</b>	<b>1 923</b>	<b>2 043</b>	<b>1 320</b>

Tabell 4 Särskild information över verksamhetsinvesteringar över 20 miljoner kronor som pågår eller planeras påbörjas år 2024 eller 2025 (miljoner kronor, prisnivå 2024)

	Totalt	Ack. utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027- Beräkn.
<b>Verksamhetsinvesteringar per objekt <sup>1)</sup></b>						
Fordon för upphandlad nattågstrafik	4 778	37	12	323	267	4 138
Färja	2 152	317	375	468	659	333
System Marknadsanpassad Planering av Kapacitet	1 195	1 047	146	2	0	0
Ombyggnad trafikledningscentraler	915	77	170	189	248	231
It-infrastruktur för it-miljö, nationella datahallar	859	706	39	60	53	0
Arbetsståg	532	0	153	142	182	55
Personbilar internleasing	558	316	115	55	71	0
Diesellok för röjningsorganisation	315	2	29	70	168	45
Civilt försvar - investering i fastigheter i ny regional indelning	256	5	32	78	72	69
Gemensamt underhållsstöd (GUS)	177	130	30	9	9	0
Spårgående snöslungor	156	89	0	67	0	0
Järnvägmuseet	86	76	10	0	0	0
Tomteboda lokstall	56	0	1	55	0	0
Diesellok eller duolok	57	0	15	42	0	0
Växlingslok Sannahed	45	0	1	5	40	0
Anläggningsinformation i GÅ-processen	45	0	7	8	8	21
Gemensam ärendehantering	45	13	10	9	9	4
Strukturera infrastruktur- och anläggningsinformation	39	2	21	9	7	0
ABBA - Fysiskt tillträdesskydd	39	26	12	0	0	0
Kranbilar	30	0	0	30	0	0
Godsvagnar	23	0	5	18	0	0
Svetsmaskin	25	7	15	2	0	0
Ny ajourhållningsmiljö för Nationell vägdatabas	22	21	1	0	0	0
Stängsling med grindar.	21	1	9	6	5	0
Investering i utbildningsmiljön för tågklarare	20	6	11	3	0	0
<b>Summa utgifter för investeringar</b>	<b>12 444</b>	<b>2 879</b>	<b>1 219</b>	<b>1 650</b>	<b>1 798</b>	<b>4 897</b>
<b>Finansiering</b>						
Lån i Riksgäldskontoret	12 444	2 879	1 219	1 650	1 798	4 897
<b>Summa finansiering</b>	<b>12 444</b>	<b>2 879</b>	<b>1 219</b>	<b>1 650</b>	<b>1 798</b>	<b>4 897</b>
<b>Varav investeringar i anläggningstillgångar</b>						
Datasystem, rättigheter m.m.	8 703	1 579	591	996	998	4 540
Maskiner och inventarier	2 526	1 071	399	390	539	126
Fastigheter och mark	1 215	229	229	264	262	231
Övriga verksamhetsinvesteringar	0	0	0	0	0	0
<b>Summa investeringar i anläggningstillgångar</b>	<b>12 444</b>	<b>2 879</b>	<b>1 219</b>	<b>1 650</b>	<b>1 798</b>	<b>4 897</b>

<sup>1)</sup> Beloppen i ovanstående tabell är inte totalkostnaden för investeringen, utan endast den lånefinansierade delen.

Tabell 5 Låneram och räntor för verksamhetsinvesteringar (miljoner kronor, prisnivå 2024)

	2023	2024	2025	2026	2027
	Utfall	Prognos	Beräkn.	Beräkn.	Beräkn.
IB lån i Riksgäldskontoret	4 206	4 756	5 945	7 305	8 787
Nyupplåning (+)	550	1 789	1 923	2 043	1 320
Amorteringar (-)	0	600	563	561	578
<b>UB lån i Riksgäldskontoret</b>	<b>4 756</b>	<b>5 945</b>	<b>7 305</b>	<b>8 787</b>	<b>9 529</b>
Beslutad/föreslagen låneram	6 602	6 950	7 456	8 936	9 675
Ränteutgifter	130	171	197	235	271
<b>Finansiering av räntor och avskrivningar</b>					
Utgiftsområde 22:					
Anslag 1:1 ap.12.1 Planering, stöd och myndighetsutövning	30	41	46	52	45
Anslag 1:2 ap.1.1 Drift och underhåll av vägar	177	178	111	108	148
Anslag 1:2 ap.2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	287	347	384	459	503
Anslag 1:3 Trafikverket	24	34	39	36	31
Övrig finansiering	204	171	180	140	122
<b>Summa finansiering</b>	<b>721</b>	<b>771</b>	<b>760</b>	<b>796</b>	<b>849</b>

Lån för anläggningstillgångar kommer att öka under perioden vilket bland annat beror på behov av nyinvesteringar i färjor och nattåg. Omvärldsläget och ökade priser leder också till att utgifterna för investeringar ökar. Samtidigt har vissa investeringar blivit försenade, bland annat på grund av förseningar i leveranser, vilket gör att de belastar låneramen under en längre tid. Trafikverket föreslår därför en höjd låneram till 2025.

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1) beräknades investeringar i nya lok och vagnar till den upphandlade nattågstrafiken uppgå till 3 855 miljoner kronor. Nuvarande bedömning är att den totala kostnaden för lok och vagnar kommer att uppgå till 5 350 miljoner kronor (löpande pris).

## Samhällsinvesteringar

Med samhällsinvesteringar avses investeringar för samhällsändamål som huvudsakligen finansieras med anslag eller med lån i Riksgäldskontoret.

Tabell 6 Investeringsplan för samhällsinvesteringar (miljoner kronor, prisnivå 2024)

	2023	2024	2025	2026	2027
	Utfall	Prognos	Beräkn.	Beräkn.	Beräkn.
<b>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</b>					
Järnväg – nationell plan <sup>1</sup>	20 764	15 717	16 143	18 809	23 522
<i>Varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg</i>	2 204	8	9	15	7
Järnväg – regional plan	127	184	147	370	474
<b>Järnvägsinvesteringar</b>	<b>20 891</b>	<b>15 901</b>	<b>16 289</b>	<b>19 179</b>	<b>23 996</b>
Väg – nationell plan	11 570	12 312	12 428	11 237	11 155
<i>Varav objekt finansierade med trängselskatt i Stockholm</i>	5 424	5 673	5 276	2 899	3 281
<i>Varav objekt finansierade med trängselskatt i Göteborg</i>	6	16	104	7	532
Väg – regional plan	2 432	2 671	3 376	3 059	2 839
<i>Varav objekt finansierade med trängselskatt i Stockholm</i>	541	496	782	809	387
<b>Väginvesteringar</b>	<b>14 002</b>	<b>14 982</b>	<b>15 803</b>	<b>14 296</b>	<b>13 994</b>
<b>Summa utgifter för anskaffning och utveckling</b>	<b>34 893</b>	<b>30 883</b>	<b>32 093</b>	<b>33 475</b>	<b>37 990</b>
Varav investeringar i anläggningstillgångar					
Väganläggningar	13 689	14 832	15 645	14 153	13 854
Järnvägsanläggningar	20 569	15 265	15 638	18 412	23 036
<b>Summa investering i anläggningstillgångar</b>	<b>34 258</b>	<b>30 097</b>	<b>31 283</b>	<b>32 565</b>	<b>36 890</b>
<b>Finansiering</b>					
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 055	22 885	24 383	27 533	32 733
Anslag 1:10 EU-stöd TEN	595	0	0	0	0
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	-12	0	0	213	597
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	804	16	97	0	525
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	7 383	6 167	5 969	3 419	3 034
Medfinansiering	1 069	1 816	1 644	2 310	1 101
Förskotteringslån	0	0	0	0	0
<b>Summa finansiering av anskaffning och utveckling</b>	<b>34 893</b>	<b>30 883</b>	<b>32 093</b>	<b>33 475</b>	<b>37 990</b>
<b>Vidmakthållande av befintliga investeringar</b>					
Reinvesteringar i järnvägar	4 834	5 652	5 035	6 378	6 542
Reinvesteringar i vägar	3 070	3 299	2 658	2 045	1 786
<i>Varav bärighet och tjälsäkring</i>	1 787	1 807	1 989	1 734	1 632
<b>Summa utgifter för vidmakthållande</b>	<b>7 903</b>	<b>8 951</b>	<b>7 693</b>	<b>8 423</b>	<b>8 329</b>
Varav investeringar i anläggningstillgångar					
Väganläggningar	2 858	1 611	1 064	2 042	1 783
Järnvägsanläggningar	4 750	5 652	5 035	6 378	6 542
Beredskapstillgångar	0	4	3	3	3
<b>Summa investering i anläggningstillgångar</b>	<b>7 608</b>	<b>7 267</b>	<b>6 103</b>	<b>8 423</b>	<b>8 329</b>
<b>Finansiering</b>					
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	43	0	0	0	0
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	7 792	8 827	7 676	8 401	8 319
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	29	0	9	0	0
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	26	86	0	2	0
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	0	0	0	0
Medfinansiering	14	38	8	20	9
<b>Summa finansiering av vidmakthållande</b>	<b>7 903</b>	<b>8 951</b>	<b>7 693</b>	<b>8 423</b>	<b>8 329</b>

	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
<b>Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investering</b>	<b>42 797</b>	<b>39 834</b>	<b>39 786</b>	<b>41 898</b>	<b>46 319</b>
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	41 866	37 365	37 386	40 988	45 219

Tabell 7 Statlig medfinansiering (miljoner kronor, prisnivå 2024)

	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
<b>Statlig medfinansiering till <sup>1)</sup></b>					
Järnvägsanläggningar	3 120	3 826	2 984	2 985	2 721
Väganläggningar	737	1 271	1 257	1 216	1 497
Sjöfartsanläggningar	1 059	2 116	1 907	2 253	2 762
Luffartsanläggningar	38	116	78	111	95
<b>Summa medfinansiering</b>	<b>4 954</b>	<b>7 329</b>	<b>6 226</b>	<b>6 565</b>	<b>7 076</b>

<sup>1)</sup> I tabellen ingår inte medfinansiering från anslagsposten Stadsmiljöavtal.

Tabell 8 Övrig kreditram och räntor för samhällsinvesteringar (miljoner kronor, prisnivå 2024)

	2023 Utfall	2024 Prognos	2025 Beräkn.	2026 Beräkn.	2027 Beräkn.
<b>IB lån i Riksgäldskontoret</b>	<b>54 344</b>	<b>60 440</b>	<b>65 261</b>	<b>69 591</b>	<b>70 719</b>
Nyupplåning (+)	7 767 <sup>1)</sup>	6 639	6 072	3 419	3 034
Amorteringar (-)	1 671	1 818	1 743	2 291	1 739
<b>UB lån i Riksgäldskontoret</b>	<b>60 440</b>	<b>65 261</b>	<b>69 591</b>	<b>70 719</b>	<b>72 014</b>
Beslutad/föreslagen låneram	63 858	71 000	75 337	76 498	77 638
Ränteutgifter	1 030	1 422	1 575	1 869	2 015
<b>Finansiering av räntor och avskrivningar</b>					
Utgiftsområde 22:					
Anslag ap.7.1 Räntor och återbetalning av lån för vägar	248	290	268	267	267
Anslag ap.7.2 Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 431	1 611	1 587	1 557	1 585
Anslag ap.1.1 Drift och underhåll av vägar	2	1	1	1	1
Övrig finansiering (lån i Riksgälden)	1 214	1 338	1 463	2 335	1 901
<b>Summa finansiering</b>	<b>2 895</b>	<b>3 240</b>	<b>3 318</b>	<b>4 160</b>	<b>3 754</b>

<sup>1)</sup> Nyupplåning 2023 redovisas som utfallet för övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret) år 2023. Den faktiska upplåningen baseras på en prognos innan årsskiftet. Upplåningen blev högre än utfallet för övrig kreditram eftersom upplåningsprognosen var högre innan årsskiftet jämfört med faktiska utfallet. Korrigering har därför gjorts för amorteringar för att UB lån i Riksgäldskontoret ska balansera. Lån regleras mellan åren för att anpassas till investeringar i Stockholmsregionen och Västsvenska Infrastrukturpaketet.

## Lån i Riksgälden

Lån för anläggningstillgångar kommer att öka under perioden vilket bland annat beror på behov av nyinvesteringar i färjor och nattåg.

Trafikverket får ta upp lån för nya investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt för vilka trängselskatt eller vägavgifter planeras tas ut. För närvarande omfattar detta E4 Sundsvall, Rv 50 Motala–Mjölby, Västsvenska infrastrukturpaketet, Stockholmsöverenskommelsen och Skurubron.

Trafikverket har hemställt till regeringen om att få i uppdrag att anskaffa och äga signalställverk och utdelare för ERTMS på Öresundsbron och Öresundsbanan, finansiering föreslås ske genom att Trafikverket ges bemyndigande att ta upp lån i Riksgälden. Föreslagen upplåning redovisas i tabell 9.

Trafikverket har i regeringsuppdraget *Att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norrbottens och Västerbottens län*, (TRV 2023/42130) föreslagit att åtgärden Norrbotniabanan tidigareläggs genom i första hand lånefinansiering och i andra hand anslagsfinansiering inom ramen för kommande revidering i nationell plan. Lån till Norrbotniabanan ingår inte i tabellen nedan utan behöver läggas till vid ett eventuellt beslut om lånefinansiering.

Trafikverket disponerar krediter i Riksgälden för de så kallade prioriterade väg- och järnvägsprojekten. Lånen återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten då respektive projekt färdigställs. Trafikverket disponerar även kredit i Riksgälden för Botniabanan. Lånen för Botniabanan återbetalas i jämn takt under 40 år. Lån till bron över Motalaviken, Sundsvallsbron och Skurubron återbetalas i den takt som influtna avgifter medger.

Tabell 9 Lån i Riksgälden fördelat på ändamål (miljoner kronor, löpande pris)

Ändamål/projekt	Prognos 2024	Förslag 2025	Förslag 2026	Förslag 2027
<b>Lån inom låneram (enl. 7 kap 1 § budgetlagen)</b>				
Anläggningstillgångar	5 945	7 419	9 085	9 918
<b>Beslutad/föreslagen låneram</b>	<b>6 950</b>	<b>7 572</b>	<b>9 242</b>	<b>10 072</b>
<b>Lån inom övriga krediter (enl. 7 kap 6 § budgetlagen)</b>				
Broinvesteringar	11	9	8	7
Prioriterade vägprojekt	2 443	2 203	1 963	1 723
E4 Sundsvall	844	800	776	750
Rv 50 Motala – Mjölby	320	311	303	294
Västsvenska infrastrukturpaketet, väg	0	0	0	0
Stockholmsöverenskommelsen	26 900	33 477	37 303	40 704
Skurubron	870	845	825	804
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	15	20	36	44
Eldrift och teleanläggningar	4 379	4 193	4 007	3 821
Prioriterade järnvägsprojekt	9 691	9 074	8 457	7 840
Botniabanan	10 663	10 234	9 805	9 376
Västsvenska infrastrukturpaketet, bana	9 125	8 788	7 739	7 314
<b>Summa lån inom övriga krediter</b>	<b>65 261</b>	<b>69 954</b>	<b>71 222</b>	<b>72 677</b>

<b>Beslutad/föreslagen låneram</b>	<b>71 000</b>	<b>75 700</b>	<b>77 000</b>	<b>78 300</b>
<b>Totala lån i Riksgäldskontoret</b>	<b>71 206</b>	<b>77 373</b>	<b>80 307</b>	<b>82 595</b>
Villkorsslån Arlandabanan	733	733	733	733

Som nämnts i anslutning till Tabell 5 kommer upplåningen för verksamhetsinvesteringar att öka kommande år. Trafikverket föreslår därför en höjd låneram till 2025.

En marginal på låneramen för anläggningstillgångar behövs för att möta eventuella verksamhetsförändringar. Beloppen för investeringar i exempelvis färja och fordon för upphandlad nattågstrafik är beräknade och förskjutningar kan ske mellan åren. Trafikverket har räknat med en marginal om 150 miljoner kronor år 2025.

För samhällsinvesteringar väntas lånen öka för Stockholmsöverenskommelsen, vilket gör att Trafikverket har behov av en ökad låneram kommande år.

Investeringar i Stockholmsregionen kommer under 2025 finansieras med trängselskatt och lån, därför är det viktigt att utrymme finns i låneramen för att möta produktionsförändringar. Projekten är komplexa och byggs av upphandlade entreprenörer i totalentreprenad. Totalentreprenader innebär att entreprenören har stor frihetsgrad att planera genomförandet av produktionen, då de själva kan styra produktionstakten.

Trafikverket har räknat med en marginal om 5,7 miljarder kronor år 2025. Då låneramen beslutas en gång per år av riksdagen, är det viktigt att marginalen finns för att möta produktionsvariationer och undvika stopp i produktionen.

Tabell 10 Lån i Riksgälden, räntor och amorteringar med mera (miljoner kronor, löpande pris)

Lån	Prognos 2024	Förslag 2025	Förslag 2026	Förslag 2027
<b>Ingående balans</b>	<b>65 195</b>	<b>71 206</b>	<b>77 372</b>	<b>80 306</b>
<b>Nyupplåning</b>	<b>7 828</b>	<b>8 056</b>	<b>5 508</b>	<b>4 243</b>
varav immateriella anläggningstillgångar	361	194	180	135
varav anläggningstillgångar	829	1 280	1 486	698
Amortering, anslag	1 473	1 473	1 473	1 473
Amortering, annan finansiering	344	416	1 101	481
<b>Utgående balans</b>	<b>71 206</b>	<b>77 372</b>	<b>80 306</b>	<b>82 595</b>
<b>Räntekostnader</b>	<b>545</b>	<b>677</b>	<b>690</b>	<b>797</b>
Ränteantagande för upplåning, procent <sup>1)</sup>	2,38	2,58	2,88	2,98
<b>Finansiering av räntor m.m.</b>				
Anslag 1:1 ap.7.1 Räntor och återbetalning av lån för vägar	50	50	60	60
Anslag 1:2 ap.1.1 Drift och underhåll av vägar	39	31	25	36
Anslag 1:1 ap.7.2 Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	379	488	518	549

Lån	Prognos 2024	Förslag 2025	Förslag 2026	Förslag 2027
Anslag 1:2 ap.1.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	77	108	87	152
<b>Summa finansiering räntor m.m.</b>	<b>545</b>	<b>677</b>	<b>690</b>	<b>797</b>
<b>Finansiering av amorteringar</b>				
Anslag 1:1 ap.7.1 Räntor och återbetalning av lån för vägar	240	240	240	240
Anslag 1:2 ap.1.1 Drift och underhåll av vägar	1	1	1	1
Anslag 1:1 ap.7.2 Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	1 232	1 232	1 232	1 232
<b>Summa amortering anslag</b>	<b>1 473</b>	<b>1 473</b>	<b>1 473</b>	<b>1 473</b>
Amortering Motala – Mjölby	14	9	8	9
Amortering Västsvenska infrastrukturpaketet	246	338	1 049	425
Amortering Tullstation	39	0	0	0
Amortering E4 Sundsvall	45	44	24	26
Amortering Skurubron	0	25	20	21
<b>Summa annan finansiering</b>	<b>344</b>	<b>416</b>	<b>1 101</b>	<b>481</b>

<sup>1)</sup> Avser den bedömda genomsnittliga räntan på upptagna lån.

## Räntekontomodellen

Trafikverkets anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* (exklusive ap 1.3 Bidrag för drift av enskild väg) och 1:3 *Trafikverket*, 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* samt 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* är räntebelagda. Tilldelade anslag utbetalas löpande under året med en tolftedel varje månad. Efter årets slut görs en justering så att ränteeffekten av skillnaden mellan tilldelade anslag och den faktiska anslagsförbrukningen elimineras. Anslagssparande respektive kreditutnyttjande som uppstår under ett år, regleras likvidmässigt påföljande år genom minskning respektive ökning av den månatliga anslagsinbetalning som görs till Trafikverket från Riksgälden.

Nedan presenteras förslag till de anslag och anslagsposter som ingår i räntekontomodellen för åren 2025–2027 samt nivå för räntekontokrediten under perioden.

Tabell 11 Förslag till räntebelagda anslagsmedel under 2025–2027

Anslag/anslagspost
1:1 ap.6 Investeringar i regional plan
1:1 ap.7 Räntor och återbetalning av lån
1:1 ap.9 Civilt försvar
1:1 ap.10 Större investeringar i nationell plan
1:1 ap.11 Övriga investeringar
1:1 ap.12 Övrig verksamhet
1:2 ap.1.1 Drift och underhåll av vägar
1:2 ap.1.2 Bärighet och tjälsäkring av vägar
1:2 ap.2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg
1:3 ap.2 Trafikverkets administration
1:11 Trängselskatt i Stockholm
1:14 Trängselskatt i Göteborg

Trafikverkets förslag innebär inga förändringar jämfört med nuläget.



Tabell 12 Räntekontokredit (miljoner kronor, löpande prisnivå)

<b>Räntekontokredit</b> (enl. 7 kap 4 § budgetlagen)	<b>2023</b> <b>Utfall</b>	<b>2024</b> <b>Prognos</b>	<b>2025</b> <b>Beräkn.</b>	<b>2026</b> <b>Beräkn.</b>	<b>2027</b> <b>Beräkn.</b>
Maximalt utnyttjad räntekontokredit under året					
Minsta behållning på räntekontot under året	2 883	1 062	3 000	3 000	3 000
Behållning på räntekonto i Riksgäldskontoret	7 158	8 000	8 000	8 000	8 000
Räntekontokredit i Riksgäldskontoret					
<b>Beslutad/föreslagen räntekontokredit</b>	<b>3 060</b>	<b>3 543</b>	<b>4 035</b>	<b>4 534</b>	<b>5 095</b>

Trafikverkets förslag till räntekontokredit baseras på en beräkning utifrån nivån på räntebelagda anslag. Anslagen ökar kommande år, varför Trafikverket föreslår en ökad räntekontokredit.

## Anslagskredit och anslagsbehållning

Nuvarande villkor för anslagskrediten innebär i korthet att anslagskredit inom stora delar av anslag 1:1 och anslag 1:2 får disponeras med den fördelning på anslagsposter/delposter som Trafikverket finner lämpligt. Trafikverket föreslår att dessa villkor fortsatt ska gälla kommande år.

För den verksamhet som föreslås finns behov av anslagskredit och anslagsbehållning enligt tabell 13. De förändringar Trafikverket föreslår är markerade med en \* i tabellen.

Trafikverket vill särskilt lyfta fram förslaget om att införa anslagskredit samt möjlighet att disponera anslagsbehållning för anslag 1:6 ap.2 Flygtrafiktjänster och möjlighet att disponera anslagsbehållning för anslag 1:7 *Trafikavtal*. Detta skulle ge Trafikverket större möjligheter att hantera förändringar mellan åren.

Trafikverket föreslår att Trafikverket ska medges att disponera anslagsbehållning anslag 1:1 ap.9. På grund av bland annat omvärldsläget finns osäkerheter i när leveranser kan ske och för att planerad upprustning ska kunna genomföras ser Trafikverket att medel bör få disponeras mellan åren.

Trafikverket bedömer eftersom ap.12.1 till stor del utgörs av förvaltningsutgifter bör den omfattas av samma villkor som ett förvaltningsanslag. Trafikverket bör därför medges att disponera tre procent av anslagsbehållningen året efter att medlen tilldelats. Ap.12.2 är en del i finansieringen av nationell plan för transportinfrastruktur, övriga anslagsposter som finansierar åtgärder inom nationell plan får disponera hela anslagsbehållningen året efter att medlen tilldelats, samma villkor bör gälla för ap.12.2 Forskning och innovation.

Trafikverket föreslår också möjlighet att disponera anslagsbehållning inom anslag 1:8 *Laddinfrastruktur*. Åtgärder inom dessa områden sträcker sig ofta under en längre period, och för att få full effekt av satsningarna bör medel få föras mellan åren.

Tabell 13 Anslagskredit och anslagsbehållning för åren 2025–2027

Anslag/anslagspost	Anslagskredit	Anslagsbehållning
<b>1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur</b>		
6. Investering regional plan	10%	Allt
7. Räntor och återbetalning av lån		
7.1 Räntor och återbetalning av lån för vägar	10%	Allt
7.2 Räntor och återbetalning av lån för järnvägar	10%	Allt
9. Civilt försvar	10%	Allt *
10. Större investeringar i nationell plan		
10.1 Väginvesteringar	10%	Allt
10.2 Järnvägsinvesteringar	10%	Allt
10.3 Sjöfartsinvesteringar	10%	Allt
11. Övriga investeringar		
11.1 Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	10%	Allt
11.2 Stadsmiljöavtal	10%	Allt
12. Övrig verksamhet		
12.1 Planering, stöd och myndighetsutövning	10%	3% *
12.2 Forskning och innovation	10%	Allt *
12.3 Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	10%	Allt
<b>1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur</b>		
1. Vidmakthållande Väg		
1.1 Drift och underhåll av vägar	10%	Allt
1.2 Bärighet och tjälsäkring av vägar	10%	Allt
1.3 Bidrag för drift av enskild väg	10%	Allt
2. Vidmakthållande Järnväg		
2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg	10%	Allt
<b>1:3 Trafikverket</b>		
2. Trafikverkets administration	3%	3%
<b>1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser</b>		
1. Icke statliga flygplatser	0%	Inget
2. Flygtrafiktjänster	10% *	Allt *
3. Beredskapsflygplatser	0%	Inget
<b>1:7 Trafikavtal</b>		
1. Trafikavtal	10%	Allt *
<b>1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk</b>		
5. EU-stöd, TEN	3%	Allt
<b>1:11 Trängselskatt i Stockholm</b>		
3. Trängselskatt Stockholm - del till Trafikverket	5%	Allt
6. Trängselskatt Stockholm - del till Trafikverket	0%	Allt
<b>1:14 Trängselskatt i Göteborg</b>		
1. Trängselskatt Göteborg - del till Trafikverket	5%	Allt
2. Trängselskatt Göteborg - del till Trafikverket	0%	Allt
<b>1:15 Sjöfartsstöd</b>		
1. Sjöfartsstöd	10% *	Inget
<b>1:16 Internationell tågtrafik</b>		
1. Internationell tågtrafik	3%	Allt *
<b>1:17 Klimatpremier</b>		
2. Investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart	0%	Inget
<b>1:8 Laddinfrastruktur</b>		
2. Laddinfrastruktur - till TRV	0%	Allt*

## Beställningsbemyndiganden

Trafikverkets verksamhet är till sin karaktär sådan att beslut om verksamheten under ett år innebär finansiella bindningar på anslag kommande år. Exempelvis innebär upphandling av entreprenader ofta fleråriga avtal. Vidare föreligger ofta en tidsrymd mellan beslut om beviljade bidrag till andra huvudmän och den tidpunkt när bidraget utbetalas.

De exakta tidpunkterna för kontrakt- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse, och inom projektverksamheten finns produktionsvariationer. Av detta följer att det behövs en viss marginal i bemyndigandet. Utan en sådan marginal försämras möjligheterna till 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 riskerar att fördyra projektgenomförandet.

Trafikverket har lämnat underlag till vårändringsbudgeten med begäran om att öka bemyndiganderamen 2024 för anslag 1:11 *Trängselskatt Stockholm* med anledning av beräknat ökat utestående åtagande i befintliga kontrakt samt ökad upplåning och senarelagd amorteringsstart vilket ökar det utestående åtagandet för amorteringar och ränta. För anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* föreslår Trafikverket att regeringen i vårändringsbudgeten inför en bemyndiganderam 2024 för att kunna utlösa option i befintligt avtal. I tabellen nedan redovisas inte det verkliga behovet, utan redovisning sker mot givna ramar.

Under 2024 planerar Trafikverket att teckna flera större kontrakt. Dessa avser bland annat Ostlänken, Norrbotniabanan, Hallsberg-Stenkumla samt Västlänken. Nuvarande bedömning är att kontrakten kommer att tecknas under 2024 men det finns osäkerheter. Skulle något eller några av kontrakten förskjutas i tid kommer det få stor påverkan på ekonomiska åtaganden vid årets slut.

Tabell 14 Finansiella bindningar i verksamheten inkl. framtida räntor (miljoner kronor)

	Utfall 2023	Prognos 2024	Beräkn. 2025	Beräkn. 2026	Beräkn. 2027	Beräkn. Därefter	Slutår
<b>Anslag 1:1 Utveckling</b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	101 645	93 341	149 986	151 120	121 220	96 293	
Nya ekonomiska åtaganden	8 595	75 090	27 219				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	23 401	20 013	26 085	29 900	24 927	96 293	2050
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			26 085	21 072	16 012	86 817	2050
<i>Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden</i>	6 502	1 568					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>93 341</b>	<b>149 986</b>	<b>151 120</b>	<b>121 220</b>	<b>96 293</b>	<b>0</b>	
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	127 434	153 000	152 800				
<b>Anslag 1:2 Vidmakthållande</b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	29 346	31 570	36 225	36 259	20 937	12 156	
Nya ekonomiska åtaganden	12 664	18 839	16 057				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	13 427	14 314	16 023	15 322	8 781	12 156	2038
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			16 023	9 553	5 760	4 889	2038
<i>Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden</i>	2 987	130					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>31 570</b>	<b>36 224</b>	<b>36 259</b>				

	Utfall 2023	Prognos 2024	Beräkn. 2025	Beräkn. 2026	Beräkn. 2027	Beräkn. Därefter	Slutår
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	37 181	36 500	38 000				
<b>Anslag 1:7 Trafikavtal</b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	2 427	2 663	8 534	7 989	7 083	6 002	
Nya ekonomiska åtaganden	945	6 817	461				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	858	946	1 006	906	1 081	6 002	2035
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			1 006	906	1 081	5 541	2035
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	149	0					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>2 663</b>	<b>8 534</b>	<b>7 989</b>	<b>7 083</b>	<b>6 002</b>	<b>0</b>	
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	3 500	8 800	8 400				
<b>Anslag 1:11 Trängselskatt Stockholm</b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	51 157	59 611	68 800	72 891	71 111	69 692	
Nya ekonomiska åtaganden	3 420	10 400	5 874				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	1 540	1 380	1 783	1 780	1 419	69 692	2060
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			1 783	1 780	1 419	63 818	2060
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	6 574	169					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>59 611</b>	<b>68 800</b>	<b>72 891</b>	<b>71 111</b>	<b>69 692</b>	<b>0</b>	
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	67 400	68 800	77 000				
<b>Anslag 1:14 Trängselskatt Göteborg</b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	10 563	12 024	19 144	18 986	18 183	17 352	
Nya ekonomiska åtaganden	2 349	7 733	641				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	830	613	799	803	831	17 352	2040
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			799	803	831	16 711	2040
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-58	0					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>12 024</b>	<b>19 144</b>	<b>18 986</b>	<b>18 183</b>	<b>17 352</b>	<b>0</b>	
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	18 800	19 400	21 000				
<b>Anslag 1:8 Laddinfrastruktur<sup>1,2</sup></b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	12	55	25				
Nya ekonomiska åtaganden	55	0	0				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	6	31	25				2025
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			25				2025
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-6	0					
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>55</b>	<b>25</b>	<b>0</b>				
Tilldelat/föreslaget bemyndigande	75	30					

<sup>1)</sup> Anslag 1:8 Laddinfrastruktur var tidigare anslag 1:10 Laddinfrastruktur

<sup>2)</sup> Se förslag 11. Laddinfrastruktur för beskrivning av konsekvenser för anslagspostens bemyndiganderam

De beräknade utestående åtagandena för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* 2025 beräknas vara på samma nivå som 2024. Utestående åtaganden för ap.10.2 Järnvägsinvesteringar beräknas öka och exempel på en åtgärd där ett

större kontrakt beräknas tecknas under 2025 är Norrbotniabanan. Även ap.10.1 Väginvesteringar beräknas öka i utestående åtagande, enskilt största åtgärd är Tvärförbindelse Södertörn. Åtaganden inom ap.10.3 Sjöfarsinvesteringar samt ap.11.2 Stadsmiljöavtal beräknas minska eftersom inga nya kontrakt planeras.

För anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transport infrastruktur* föreslås en något högre ram jämfört med 2024. Anledningen är att Trafikverket beräknar teckna fler nya kontrakt på ap.1.1 Drift och underhåll av vägar.

För anslaget 1:7 *Trafikavtal* föreslås en något lägre ram jämfört med 2024. Anledningen är att tecknandet av nya kontrakt beräknas minska 2025 jämfört med 2024.

Bemyndiganderamen för 1:11 *Trängselskatt Stockholm* föreslås öka jämfört med beslutad ram 2024. Trafikverket har lämnat in förslag till regeringens vårändringsbudget om en ökad ram 2024. Föreslagen ram 2025 är i samma nivå som det Trafikverket föreslagit till vårändringsbudgeten för 2024.

För anslaget 1:14 *Trängselskatt Göteborg* föreslås en något högre ram jämfört med 2024.

Tabell 15 visar äldre bemyndiganden där det fortfarande finns ekonomiska åtaganden för vilka utgifter ännu inte har redovisats mot anslag.

Tabell 15 Finansiella bindningar i verksamheten, äldre beställningsbemyndiganden (miljoner kronor)

	Utfall 2023	Prognos 2024	Beräkn. 2025	Beräkn. 2026	Beräkn. 2027	Beräkn. Därefter	Slutår
<b>Anslag 1:16 Internationell tågtrafik</b>							
Ekonomiska åtaganden vid årets början	282	177	109				
Nya ekonomiska åtaganden	0	0	0				
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	105	69	69	40			2026
<i>Varav utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden år 2024</i>			69	40			2026
<i>Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden</i>							
<b>Ekonomiska åtaganden vid årets slut</b>	<b>177</b>	<b>109</b>	<b>40</b>				
Tilldelat/föreslaget bemyndigande							

För anslag 1:16 *Internationell tågtrafik* finns möjlighet att i befintligt avtal lösa option under 2025. Skulle det bli aktuellt kommer ett beställningsbemyndigande behövas för anslaget.

## Avgiftsbelagd verksamhet

Trafikverket bedriver avgiftsbelagd verksamhet av olika karaktär, vilket visas i Tabell 16 nedan.

Trafikverket har inom den avgiftsbelagda verksamheten områden med större ackumulerade över- eller underskott. Trafikverket har ett pågående regeringsuppdrag att bland annat ta fram en plan och vid behov förslag för hur dessa ackumulerade resultat ska hanteras. Uppdraget ska slutredovisas den 31 mars 2024. Nedan beskrivs Trafikverkets förslag, ytterligare resonemang ges i rapporteringen av regeringsuppdraget.

Den offentligrättsliga verksamheten där Trafikverket inte disponerar intäkterna utgörs av ansökningsavgifter för framförallt transportdispenser.

Den absoluta merparten av den avgiftsbelagda verksamheten är sådan där intäkterna disponeras. En mindre del utgörs av offentligrättslig verksamhet där Trafikverket tar ut avgifter för förarprov. Avgifterna har krav på full kostnadstäckning och avgiftsnivåerna beslutas av regeringen. Nuvarande avgifter motsvarar inte kostnaderna och Trafikverket har därför hemställt till regeringen om att avgifterna ska höjas. I tabellen utgår Trafikverket från nuvarande avgiftsnivåer. Trafikverket har i den offentligrättsliga verksamheten också intäkter för infrastrukturavgifter, vilket är avgifter som tas ut för färd över de statliga broarna på riksväg 50 i Motala, E4 i Sundsvall och Skurusundet på väg 222. Avgifterna disponeras av Trafikverket för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av broarna. Avgifterna tas ut av Transportstyrelsen som efter avdrag för system- och administrationskostnader för över intäkterna till Trafikverket. I tabellen 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.

Den stora volymen intäkter som disponeras finns inom uppdragsverksamheten. Trafikverket får enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket beräkna dessa avgifter på marknadsmässiga grunder om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrids. I tabellen visas de olika delarna inom uppdragsverksamheten uppdelat på områden där full kostnadstäckning tillämpas som ekonomiskt mål, respektive områden där prissättningen är beräknad på marknadsmässiga grunder. Inom delar av uppdragsverksamheten finns större överskott, och Trafikverket föreslår följande

- Materialförsörjning: överskottet uppgår till 213 miljoner kronor efter 2023, och Trafikverket föreslår att 180 miljoner kronor till lika stora delar omdisponeras till anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ap.10.2 Järnvägsinvesteringar och till anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*, ap.2.1 Drift, underhåll och trafikledning på järnväg.
- Teletjänster och it: överskottet uppgår till 99 miljoner kronor efter 2023 och Trafikverket föreslår att överskottet fortsatt ackumuleras hos Trafikverket för att senare kunna omdisponeras mot anslag.
- Uthyrning av reservbroar: överskottet uppgår till 38 miljoner kronor efter 2023, och Trafikverket föreslår att 35 miljoner kronor omdisponeras till anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ap.9 Civilt försvar för användas till att stärka Trafikverkets beredskapsförmåga.
- Uthyrning av förarprovsbilar samt Fotografering inför utfärdande av körkort: överskottet uppgår till 6 respektive 3 miljoner kronor efter 2023, och Trafikverket föreslår att resultatet fortsatt får disponeras av Trafikverket för att möta eventuellt underskott kommande år.

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 anslag. Det är framförallt banavgifter, där intäkterna disponeras för att finansiera vidmakthållande av järnväg. Avgiften har enligt lagstiftningen 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, exempelvis i investeringsverksamheten där myndigheten är byggherre för investeringar i infrastruktur som genomförs åt kommuner.

Tabell 16 Avgiftsbelagd verksamhet inom Trafikverket (miljoner kronor, prisnivå 2024)

Verksamhet	Ack. resultat t.om. 2023	Resultat år 2024	Beräknade intäkter 2025	Beräknade kostnader 2025	Beräknat resultat 2025	Ack. resultat 2025
<b>Verksamheter där intäkterna inte disponeras</b>						
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>0</b>	<b>-5</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>-5</b>	<b>-10</b>
<i>Ansökningsavgifter för transportdispenser</i>	0	-5	29	34	-5	-10
<i>Övriga dispenser</i>	0	0	3	3	0	0
<b>Verksamheter där intäkterna disponeras</b>						
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>49</b>	<b>-60</b>	<b>540</b>	<b>597</b>	<b>-58</b>	<b>-68</b>
<i>Avgifter för förarprov</i>	49	-60	540	597	-58	-68
<b>Offentligrättslig verksamhet - infrastrukturavgifter</b>	<b>0</b>	<b>122</b>	<b>115</b>	<b>5</b>	<b>110</b>	<b>232</b>
<i>Riksväg 50 Motala</i>	0	19	18	1	17	36
<i>E4 Sundsvall</i>	0	53	48	1	47	100
<i>Skurubron</i>	0	50	49	3	46	96
<b>Uppdragsverksamhet</b>	<b>380</b>	<b>-22</b>	<b>3 127</b>	<b>3 179</b>	<b>-52</b>	<b>306</b>
Full kostnadstäckning	234	-54	2 964	3 044	-80	99
<i>Färjeleder</i>	-5	2	117	115	2	-2
<i>Elförsäljning</i>	-59	-50	1 091	1 183	-92	-201
<i>Fastighetsförvaltning</i>	0	23	89	68	21	44
<i>Materialförsörjning*</i>	213	0	1 541	1 541	0	213
<i>Uthyrning av järnvägsfordon</i>	84	-34	37	51	-14	36
<i>Utbildning</i>	-25	3	60	58	2	-19
<i>Övriga uppdrag</i>	25	2	29	27	2	29
Marknadsmässig prissättning	146	33	163	135	28	207
<i>Teletjänster och it*</i>	99	4	11	7	4	107
<i>Uthyrning av reservbroar*</i>	38	5	6	1	5	48
<i>Uthyrning förarprovsbilar</i>	6	16	110	97	13	34
<i>Fotografering inför utfärdande av körkort*</i>	3	8	37	30	7	18
<b>Övriga intäkter</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>16</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Skyltfonden</i>	-	-	16	-	-	-
<b>Verksamheter där intäkterna disponeras och redovisas mot anslag</b>						
<b>Offentligrättslig verksamhet</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 636</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Banavgifter</i>	-	-	2 636	-	-	-
<i>Avgifter för ansökan om sjöfartsstöd</i>	0	0	0	0	0	0

\* För dessa områden lämnar Trafikverket förslag till hantering av överskott.

## Undantag från ekonomiadministrativa regelverket

Trafikverket föreslår att det i regleringsbrevet även fortsättningsvis anges följande undantag från det ekonomiadministrativa regelverket:

- att myndigheten medges undantag från 2 kap. 6 § kapitalförsörjningsförordningen (2011:210). Undantaget innebär rätt att finansiera infrastrukturella anläggningstillgångar med lån.
- att myndigheten, utan hinder av vad som anges i 6 kap. 1 § kapitalförsörjningsförordningen (2011:210), får ta emot och disponera icke-statliga medel som inte är av tillfällig natur eller mindre omfattning.
- att myndigheten medges undantag från vad som anges i 3 kap. 2 § förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag att fördela verksamhetens totala intäkter och kostnader enligt verksamhetsindelningen och att redovisning i stället göras så att den ger en rättvisande bild av den verksamhet Trafikverket bedriver vilket även ska inkludera samhällsinvesteringar.



Trafikverket, 781 89 Borlänge.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

[trafikverket.se](http://trafikverket.se)