

Utgiftsområde 22

Kommunikationer

Utgiftsområde 22 – Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Utgiftsområde 22 Kommunikationer	7
2.1	Omfattning	7
2.2	Utgiftsutveckling.....	7
2.3	Skatteutgifter	9
2.4	Mål för utgiftsområdet.....	9
3	Transportpolitiken.....	11
3.1	Mål för utgiftsområdet.....	11
3.1.1	Transportpolitikens övergripande mål	11
3.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	11
3.3	Resultatredovisning	12
3.3.1	Transportpolitikens övergripande mål	12
3.3.2	Funktionsmål – tillgänglighet	14
3.3.3	Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa	23
3.3.4	Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.....	31
3.4	Politikens inriktning	42
3.5	Budgetförslag.....	45
3.5.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	45
3.5.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	58
3.5.3	1:3 Trafikverket.....	62
3.5.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	64
3.5.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	65
3.5.6	1:6 Ersättning avseende flygplatser.....	65
3.5.7	1:7 Trafikavtal	66
3.5.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	68
3.5.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	69
3.5.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	70
3.5.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	71
3.5.12	1:12 Transportstyrelsen	76
3.5.13	1:13 Trafikanalys.....	82
3.5.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg	83
3.5.15	1:15 Sjöfartsstöd	87
3.5.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	88
3.5.17	1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	88
3.5.18	1:18 Lån till körkort	89
3.5.19	1:19 Obemannad luftfart.....	90
3.5.20	Sjöfartsverket.....	90
3.5.21	Luftfartsverket	95
3.5.22	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.....	100
3.5.23	Upphävande av riksdagens godkännande avseende krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar	101
4	Politiken för informationssamhället	103
4.1	Mål för området	103
4.1.1	Digitaliseringspolitik.....	103
4.1.2	Post	103
4.1.3	Grundläggande betaltjänster	103
4.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder	103
4.3	Resultatredovisning	105

4.3.1	Fortsatt samma utvecklingstakt men minskat försprång jämfört med övriga EU-länder	105
4.3.2	Postmarknaden fortsätter att förändras	117
4.3.3	Fortsatta utmaningar med tillgång till grundläggande betaltjänster	119
4.4	Regeringens bedömning av måluppfyllelsen	119
4.5	Politikens inriktning	122
4.6	Budgetförslag.....	126
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	126
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	129
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	130
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	131
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	133
4.6.6	2:6 Myndigheten för digital förvaltning	134
4.6.7	2:7 Digital förvaltning	136

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 77 007 603 000 kronor. (avsnitt 3.5.1).
2. Riksdagen godkänner Trafikverkets investeringsplan för 2026–2028 som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (avsnitt 3.5.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, fordonslagen (2002:574) och avgasreningslagen (2011:318) för ärendehandläggning och tillsyn avseende typgodkännandeverksamhet (avsnitt 3.5.12).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 300 000 000 kronor (avsnitt 3.5.12).
5. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2026–2028 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.20).
8. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).
9. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).
10. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2026–2028 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.21).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor (avsnitt 3.5.22).
12. Riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar ska inte längre gälla (avsnitt 3.5.23).
13. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
14. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2026 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Tabell 1.1 Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971
1:3 Trafikverket	6 531 201
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	353 808
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	85 284
1:6 Ersättning avseende flygplatser	662 013
1:7 Trafikavtal	1 055 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	88 896
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	1 000 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 024 325
1:12 Transportstyrelsen	2 704 834
1:13 Trafikanalys	80 268
1:14 Trängselskatt i Göteborg	939 330
1:15 Sjöfartsstöd	1 600 000
1:16 Internationell tågtrafik	65 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	346 000
1:18 Lån till körkort	466
1:19 Obemannad luftfart	30 000
2:1 Post- och telestyrelsen	318 763
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	153 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 323 814
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	295 385
2:7 Digital förvaltning	169 894
Summa anslag inom utgiftsområdet	106 704 772

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	164 861 000	2027–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	42 710 000	2027–2038
1:7 Trafikavtal	5 000 000	2027–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	77 000 000	2027–2060
1:14 Trängselskatt i Göteborg	21 000 000	2027–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	250 000	2027–2030
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2027–2030
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	535 000	2027–2031
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	4 658 500	2027–2036
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	316 054 500	

2 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar Transportpolitik och Politiken för informationssamhället.

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

Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. De myndigheter som verkar inom området är Post- och telestyrelsen (PTS) och Myndigheten för digital förvaltning.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2024	Budget 2025 ¹	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028
Transportpolitik	80 139	93 470	90 532	104 312	107 938	117 286
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	32 872	41 444	39 487	46 387	48 707	52 700
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	35 338	40 802	40 484	40 328	42 515	47 773
1:3 Trafikverket	1 459	1 550	1 566	6 531	6 635	6 722
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	511	265	287	354	354	354
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62	85	85	85
1:6 Ersättning avseende flygplatser	293	296	296	662	692	738
1:7 Trafikavtal	960	1 086	1 092	1 055	948	964
1:8 Viss internationell verksamhet	30	31	30	31	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	87	90	87	89	88	84
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	733	550	-35	1 000	270	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 554	1 723	1 726	2 024	1 866	1 901
1:12 Transportstyrelsen	3 552	2 664	2 612	2 705	2 738	2 789

	Utfall 2024	Budget 2025 ¹	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028
1:13 Trafikanalys	73	76	74	80		
1:14 Trängselskatt i Göteborg	771	745	745	939	981	995
1:15 Sjöfartsstöd	1 418	1 550	1 550	1 600	1 700	1 700
1:16 Internationell tågtrafik	61	95	60	65		
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	340	379	376	346	299	299
1:18 Lån till körkort	7	31	0	0		
1:19 Obemannad luftfart	19	30	30	30	30	
Politiken för informationssamhället	1 077	1 657	1 648	2 393	3 015	3 610
2:1 Post- och telestyrelsen	162	249	248	319	642	649
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	115	106	106	106	106	106
2:3 Grundläggande betaltjänster	21	25	25	25	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	65	58	57	154	154	114
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	354	819	813	1 324	1 999	2 623
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	176	270	269	295		
2:7 Digital förvaltning	184	130	129	170	90	93
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	81 216	95 127	92 180	106 705	110 953	120 896

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Tabell 2.2 Förändringar av utgiftsramen 2026–2028 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	94 447	94 447	94 447
Pris- och löneomräkning ²	2 425	2 845	4 019
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	9 399	13 081	22 238
varav BP26 ³	929	1 502	1 710
Volymer	50	150	150
Överföring till/från andra utgiftsområden			
Övrigt	384	429	41
Ny utgiftsram	106 705	110 953	120 896

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 106 705 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2026. För 2027 beräknas anslagsnivån till 110 953 miljoner kronor och för 2028 till 120 896 miljoner kronor.

**Tabell 2.3 Utgiftsram 2026 realekonomiskt fördelad för utgiftsområde 22
Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2026
Transfereringar ¹	17 169
Verksamhetsutgifter ²	44 988
Investeringar ³	44 548
Summa utgiftsram	106 705

Anm.: Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2024 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Vid sidan av stöd till företag och hushåll på budgetens utgiftssida finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. Innebörden av skatteutgifter beskrivs i Förslag till statens budget, finansplan m.m., avsnittet om skattefrågor. Den samlade redovisningen finns i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2025 (skr. 2024/25:98). I tabell 2.4 redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2025	2026
Persontransporter, mervärdesskattesats 6 % (E6)	9 630	10 150
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon (F1)	2 960	2 800
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten (F2)	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel (F3)	60	50
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten (F4)	1 080	970
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift (F5)	1 170	1 190
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift (F6)	30	30
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F7)	330	300
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes luftfart (F8)	210	190
Koldioxidskattebefrielse för bränsle vid bandrift (F17)	60	60
Koldioxidskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F18)	690	680
Koldioxidskatt på fossila drivmedel utanför reduktionsplikten (F20)	0	0

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

Källa: Regeringens skrivelse 2024/25:98.

2.4 Mål för utgiftsområdet

De av riksdagen beslutade målen inom utgiftsområdet är följande:

Transportpolitik

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

landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Politiken för informationssamhället

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

Digitaliseringspolitik

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

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

Post

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

Grundläggande betaltjänster

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

Resultatredovisningar lämnas under respektive avsnitt.

3 Transportpolitiken

3.1 Mål för utgiftsområdet

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

3.1.1 Transportpolitikens övergripande mål

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

Funktionsmål

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

Hänsynsmål

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

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. följande delmål:

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

3.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025 med bilagor (LI2025/00831) som källa till

uppföljningen av de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. Om någon annan källa används, specificeras den i texten.

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

Transportpolitikens övergripande mål

För uppföljning av transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet används de nedan angivna centrala indikatorerna för funktionsmålet respektive hänsynsmålet.

För samhällsekonomisk effektivitet används följande centrala indikatorer:

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

Funktionsmål – tillgänglighet

För funktionsmålet används följande centrala indikatorer:

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

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

För hänsynsmålet används följande centrala indikatorer:

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

Den tidigare indikatorn fordonsinnehav bland kvinnor respektive män har tagits bort då den inte visar tillgången till eller användningen av bil i de olika grupperna och på så sätt inte tillräckligt tydligt följer upp de transportpolitiska målen. Två nya övriga indikatorer, som Trafikverket följer i sin verksamhet, har lagts till för att bättre kunna mäta kvalitet på järnväg och väg: Nöjd kund-index – trafikinformation järnväg respektive Kundnöjdhet väg.

3.3 Resultatredovisning

3.3.1 Transportpolitikens övergripande mål

Den långsiktiga hållbarheten och transportförsörjningen i hela landet har haft en varierande utveckling

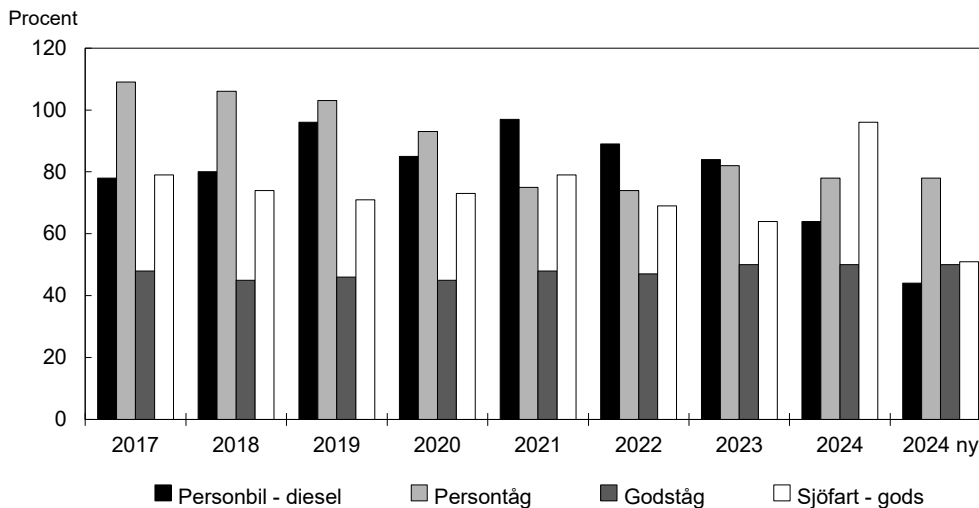
De aspekter i det övergripande målet som gäller transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet följs upp genom de centrala indikatorerna samt kompletterande mått för funktionsmålet och hänsynsmålet och redovisas därför under de rubrikerna. Ungefär hälften av indikatorerna har inte förändrats nämnvärt sedan målen antogs men det är fler indikatorer som har utvecklats något negativt än som utvecklats något positivt.

Transportförsörjningen är inte fullt ut samhällsekonomiskt effektiv

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

Trafikanalys beräknar årligen i vilken utsträckning olika trafikslag betalar för sina externa kostnader, den s.k. internaliseringsgraden. Vid beräkningarna använder sig Trafikanalys normalt sett av de kalkylvärden för samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser som Trafikverket har beslutat om. Utöver det har Trafikanalys gjort beräkningar av hur internaliseringsgraden har utvecklats över tid, där vissa metodförändringar som påverkar kalkylvärdena under den aktuella tidsperioden har rensats bort så att andelarna är jämförbara över tid. En sådan tidsserie redovisas i diagrammet nedan.

Diagram 3.1 Internaliseringsgrad 2017–2024 för olika trafikslag



Anm.: I de beräkningar som redovisas i diagrammet utgörs koldioxidvärderingen för perioden 2017–2023 av koldioxidskatten. Sedan 2024 använder Trafikverket ett nytt sätt att värdera koldioxidutsläpp. Myndigheten räknar fram hur hög prissättningen av koldioxid behöver vara för att gällande klimatmål ska kunna nås. Beräkningen utmynnar i en prisbana som stiger över tid. För 2024 redovisas beräkningar med både koldioxidskatten ("2024") och det nya beräknings sättet ("2024 ny").

Källa: Beräkningar från Trafikanalys.

Transportförsörjningen bedöms inte vara samhällsekonomiskt effektiv, då transportköparen i de flesta fall inte betalar för alla de kostnader som transporten orsakar, men det finns undantag. För inrikes flyg bedöms transportköparen 2024 betala mer än dubbelt så mycket som de kostnader som flygresan orsakar eftersom koldioxidutsläppen ingår i EU:s utsläppshandel.

Trafikverket använder samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys för att bedöma infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet. I dessa analyser vägs beräknade effekter samman med bedömningar av effekter som inte har kunnat kvantifieras eller värderas i monetära termer. Eftersom kalkylerna och bedömningarna i varierande grad är osäkra och inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras, utgör de endast en del av beslutsunderlaget. Nio av de 21 namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2023 till september 2024 har bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamma. Sju objekt har bedömts vara olönsamma. För återstående objekt uppges det inte vara tillämpligt att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten eller så beräknas kvoten vara noll eller mycket nära noll.

3.3.2 Funktionsmål – tillgänglighet

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

Transportsystemets standard och tillförlighet försämras i ett längre perspektiv

För transportsystemet som helhet i form av dess standard och tillförlitlighet har den positiva utveckling som noterades för flera av indikatorerna under perioden som föregick pandemiåren förbytts till en mer negativ utveckling under 2021 och de efterföljande åren. Den nedåtgående utvecklingen för persontågstrafikens punktlighet som har pågått sedan 2020 fortsatte under 2024. Även godstågstrafiken uppvisar en låg punktlighet 2024. Flygets punktlighet förbättrades under 2024. Totalstoppen i vägnätet har på totalnivå legat på en stabil nivå sedan 2017, men ökade 2023 och 2024.

Mycket låg punktlighet för person- respektive godståg

Från och med 2023 har Trafikanalys beslutat att lämna det tidigare sammanvägda tillförlighetsmättet för järnvägstrafik (STM) och övergå till måttet Rätt i Tid (RT). Orsaken till detta är att Trafikverket införde ett nytt planeringssystem i samband med tågplan 2023. Det nya systemet saknar viss funktionalitet vilket har medfört att data avseende anordnade tåg och akut inställda tåg inte längre kan redovisas på samma sätt som tidigare. Därmed kan inte heller punktlighetsstatistik i STM-måttet redovisas som tidigare. Trafikanalys har för avsikt att återuppta STM-måttet när förutsättningar för det åter finns tillgängligt. Trafikverket har som målsättning att säkerställa att tillförlitliga underlagsdata avseende STM-måttet ska kunna levereras för helåret 2025.

STM baseras på både försenade och akut inställda tåg medan RT endast innefattar försenade tåg. För att möjliggöra jämförelser avseende punktlighet även bakåt i tiden visas både måttet STM och RT i diagram 3.2. STM definieras som andelen ankomna tåg i tid i förhållande till antalet planerade tåg dagen före avgång. RT definieras som andelen ankomna tåg i tid i förhållande till antalet framförda tåg. Ett försenat tåg definieras som att det ankommit senare än 5 minuter och 59 sekunder efter utsatt ankomsttid för RT(5) och STM(5).

Persontågens punktlighet utvecklades under 2024 negativt. Tågens punktlighet vid slutstation uppgick till 87,1 procent vilket är historiskt lågt och en minskning med 0,6 procent i förhållande till 2023. Även godstågstrafiken uppvisar en låg punktlighet 2024, 72,9 procent, vilket dock är en förbättring med 1,8 procent jämfört med föregående år. Persontågens punktlighet varierar över landet. Bland de större stationerna har de fyra med flest ankomster (Malmö C, Lund C, Stockholm city och Göteborgs C) uppvisat en relativt god punktlighet för persontågstrafiken under hela 2024, men för några månader har punktligheten även för dessa understigit 85 procent. Punktligheten för de fyra nästkommande stationerna (Stockholm C, Hässleholm, Uppsala C och Arlanda C) har inte varit lika bra. Av dessa är det framför allt Stockholm C som sticker ut, med en punktlighet under 80 procent under 10 av 12 månader. Sett över hela riket har punktligheten varit särskilt låg i Luleå under större delen av året, liksom i Kalmar under perioden juni–september.

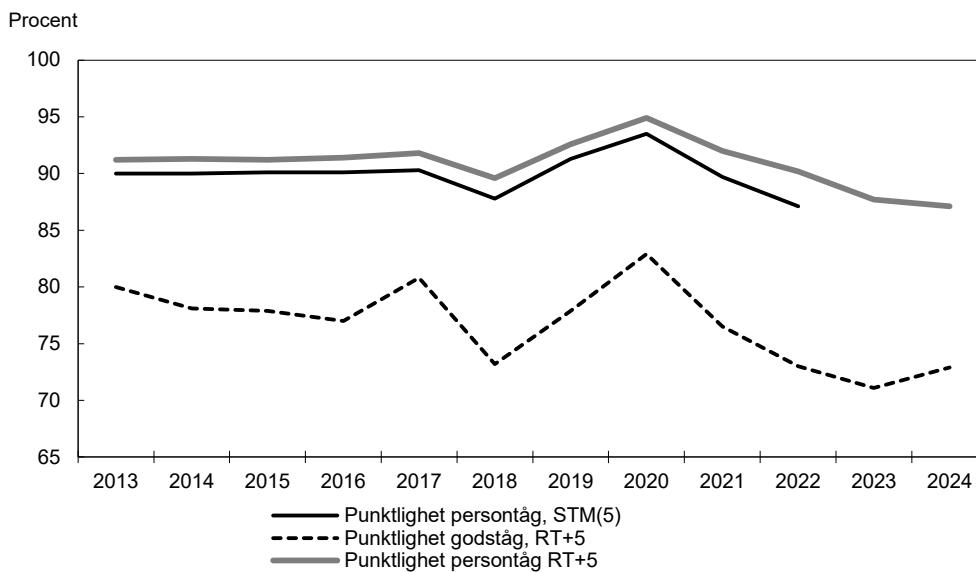
Tågtrafikens punktlighet påverkas av flera olika faktorer. Förseningar kategoriseras utifrån vilka orsaker som låg bakom förseningen. De huvudgrupper som Trafikverket använder vid kodning av störningar och förseningar är driftledning, infrastruktur, järnvägsföretag, följdorsak samt olyckor/tillbud och yttre faktorer. Sett över en längre period (2013–2023) så står järnvägsföretagen för den största andelen av orsakade

förseningar och utgör ca 31 procent av det totala antalet förseningar. Därefter följer olyckor, tillbud och yttre faktorer vilka utgör ca 26 procent. Brister i infrastrukturen står för ca 21 procent av förseningarna och därefter följdorsaker vilka står för ca 16 procent följt av orsaker relaterade till driftledning vilka utgör ca 6 procent. Med följdorsaker avses att ett järnvägsföretags försenade tåg medför att andra tåg drabbas av förseningar relaterade till den primära förseningen. Under 2024 var det kategorin infrastruktur som ökade den negativa påverkan mest på punktligheten i jämförelse med 2023. Detta berodde bl.a. på uppkomna spårfel och dåliga spårålagena som medförde att Trafikverket tvingades sätta ned hastigheten. Det förekom även fler planerade banarbeten med tillfälliga hastighetsnedsättningar under 2024 vilka påverkat punktligheten negativt.

Antalet persontåg som trafikerade järnvägen var under 2024 rekordhög, 1 065 594 stycken. Det är en ökning med 69,4 procent jämfört med 2001. Fler tågavgångar medför ett större utbud av tågresor för resenärer att välja bland. Men ökningen medför också att kapacitetsutnyttjandet i järnvägssystemet ökar och därmed ökar även trängseln på spåren. Tågen går allt tätare vilket medför att fler tåg blir inblandade i varje störning vilket kan påverka punktligheten negativt.

Tåg som framförs längre sträckor har generellt svårare att komma fram i tid. Kortdistanståg utgör drygt hälften av alla planerade tåg och är vanligtvis mest tillförlitliga. Under 2024 kom 92,4 procent av de framförda kortdistanstågen fram till sin slutstation senast fem minuter efter tidtabell, vilket är en förbättring med 1,1 procent jämfört med 2023. Motsvarande andel för medeldistanstågen var 83,5 procent och för långdistanstågen, som är betydligt färre i antal, 69,9 procent.

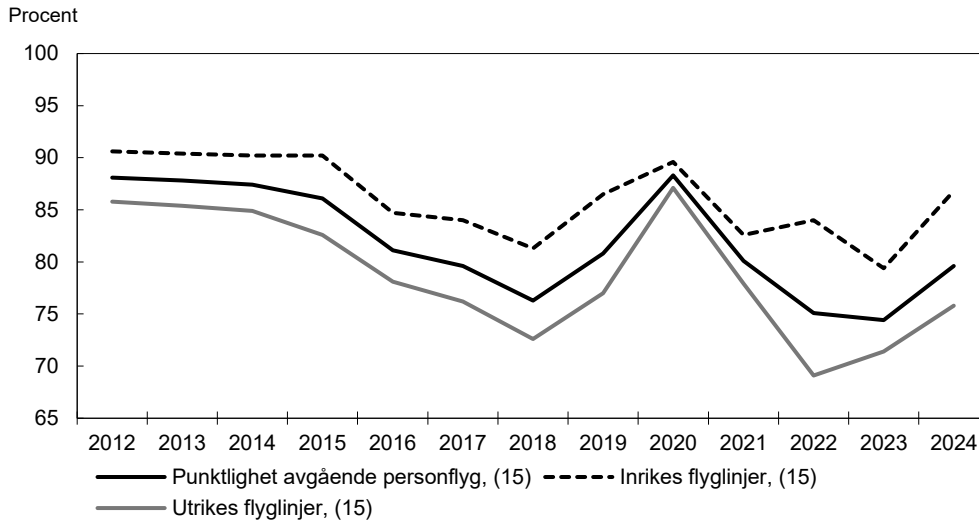
Diagram 3.2 Punktlighet för persontåg och godståg



Källa: Trafikanalys.

Förbättrad punktlighet för flyget

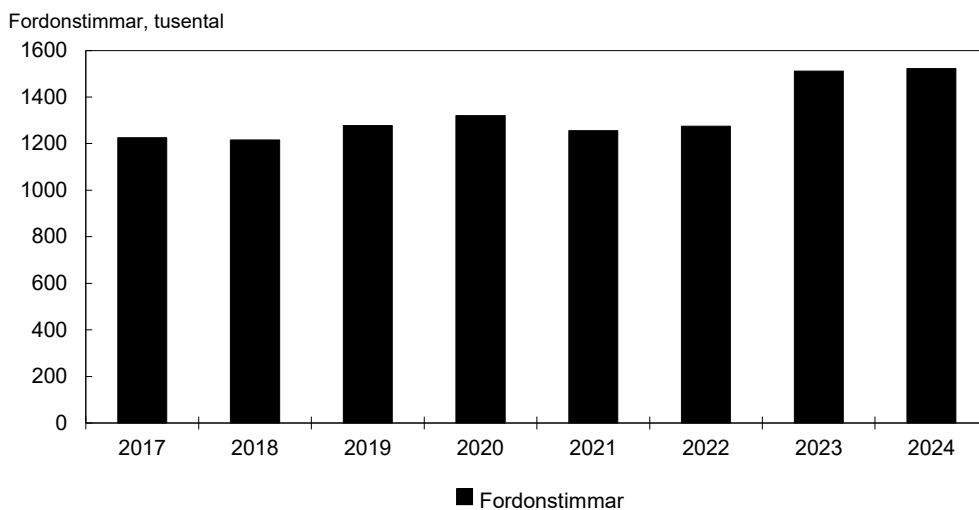
Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna, vilka ägs och förvaltas av Swedavia AB, var den sammantagna punktligheten för in- och utrikeslinjerna 79,6 procent under 2024, se diagram 3.3. Det är en ökning med 5,2 procent jämfört med föregående år. Liksom tidigare år uppnår inrikesflyget en högre punktlighet jämfört med utrikesflyget. Under 2024 reste drygt 32 miljoner resenärer till eller från Swedavia AB:s flygplatser, vilket är en ökning med en procent jämfört med 2023.

Diagram 3.3 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser

Källa: Swedavia AB.

Totalstoppen i vägtransportsystemet är fortsatt på högre nivåer

Störningar i vägtransportsystemet kan generellt beskrivas genom varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Varaktigheten i antal fordonstimmar av de förekommande totalstoppen på det statliga vägnätet har ökat något till 1 522 000 timmar för 2024. Det är en ökning med 10 000 timmar jämfört med 2023, se diagram 3.4. Det totala antalet stillastående fordonstimmar har sedan 2017 legat på en relativt stabil nivå med mindre variationer över åren. Jämförelser längre bakåt i tiden bör göras med försiktighet då uträkningsmetoden har förändrats. Diagrammet visar därför endast en tidsserie från 2017 och framåt. Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Syd som svarade för 34 procent av fordonstimmarna. Problemen i regionen var störst under januari månad. En avgörande anledning till detta är det omfattande avbrottet på väg E22 som följde efter ett omfattande snöoväder. Region Väst noterade en relativt hög andel totalstopp under maj men övriga regioner hade en mer jämn fördelning av fordonstimmarna både totalt sett och över årets månader.

Diagram 3.4 Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet

Anm.: Trafikverkets beräkningsmetoder för kännbarheten har förändrats från och med 2016. Beräkningsmetoder för ADT-värden (årsdygnstrafik), definitionen av storstadsvägnätet (fler väglänkar ingår i storstadsvägnätet) samt uträkningsmetoden är förändrad. På grund av pågående kvalitetsarbete med modellens metod bör jämförelser mot äldre år göras med försiktighet och därför visas endast data från 2017 och framåt.

Källa: Trafikanalys.

Kvaliteten och driftsäkerheten i infrastrukturen uppvisar mindre försämringar över tid

En förutsättning för ett väl fungerande järnvägssystem är att alla de ingående delsystem som bygger upp anläggningen uppfyller sin funktion och håller en god kvalitet och driftsäkerhet. Ett sätt att mäta detta är att jämföra antalet infrastrukturrelaterade tågstörande fel i förhållande till trafikeringen (tågkilometer). Andelen fel ökade för samtliga bantyper under 2023 och ökningen har även fortsatt under 2024. Samtliga bantyper har sedan 2022 en negativ trend.

Kvaliteten på spårläget, dvs. hur rakt spåret ligger i höjd- och sidoläge, mäts regelbundet. En bättre spårlägeskvalitet innebär en högre komfort för resenärer och minskat slitage på spår- och fordonskomponenter. Kvalitetstalet, det s.k. QS-talet, är ett sammanvägt värde av spårläget och beräknas för att ge en bild av kvaliteten på en längre sträcka. Ett högre kvalitetstal innebär en högre kvalitet på spårets läge i förhållande till ett idealt läge. Kvalitetstalet för 2024 förändrades marginellt jämfört med föregående år. Banor i storstadsområden, på större stråk och med omfattande gods- och resandetrafik, har generellt sett högre kvalitetstal än övriga bantyper. Det beror dels på att andelen äldre spår är mindre på dessa banor än på banor med mindre trafik, dels på att mer trafikerade banor har en högre prioritet avseende underhållsåtgärder.

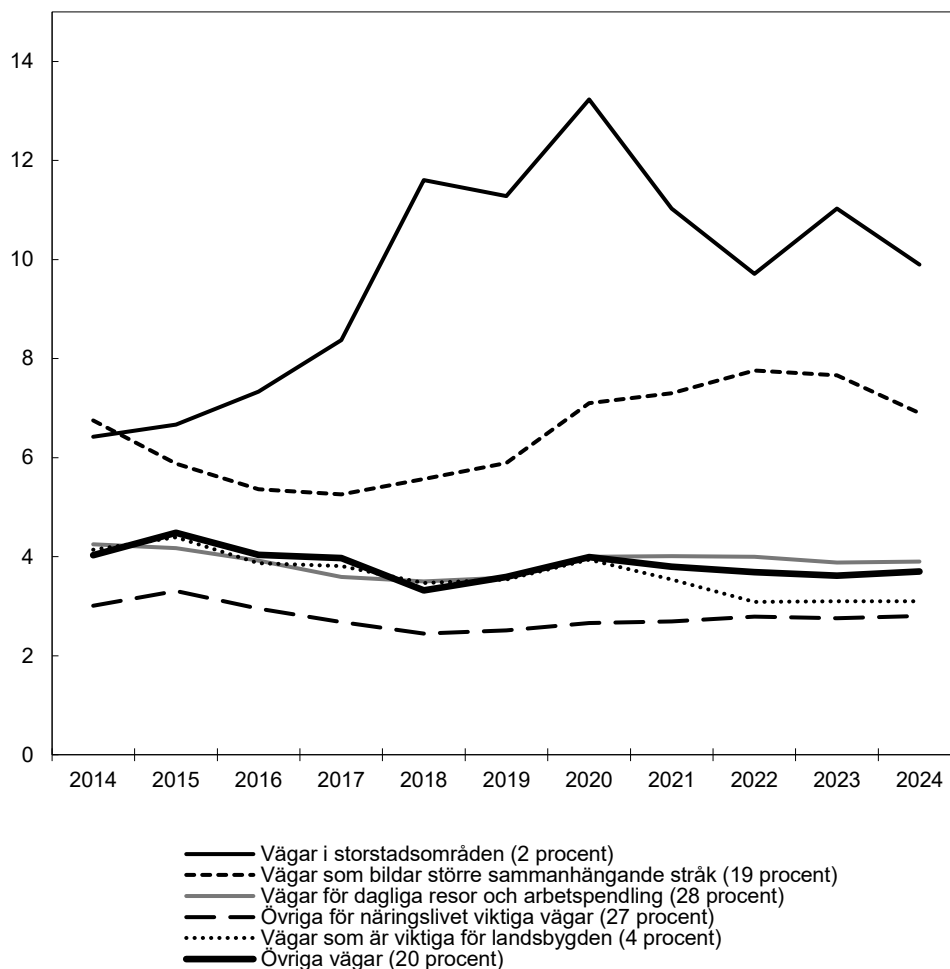
För det statliga belagda vägnätet tillämpar Trafikverket en underhållsstandard som utgör ett verktyg för att bedöma vägbelägningens tillstånd och ett underlag för verksamhetsplaneringen. Vägytans tillstånd bedöms utifrån ojämnheter, spår djup och kantdjup. Ju lägre andel som avviker från en förutbestämd underhållsstandard, desto bättre är tillståndet, se diagram 3.5. De olika vägtyperna har olika krav på underhållsstandard utifrån samhällsekonomiska bedömningar i syfte att tillgodose såväl trafikantens som samhällets intressen, vilket måste beaktas vid jämförelser. Målet är att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från beslutad standard. Ju lägre andel som avviker från standarden, desto bättre är tillståndet. Under perioden 2013–2020 försämrades tillståndet för vägtypen vägar i storstadsområden kraftigt. Trenden vände dock 2020 och andelen vägar som avviker från standarden har minskat något sedan dess. Under 2024 var andelen vägar som avviker ca 10 procent. Vägtypen utgör totalt en liten del av det statliga vägnätet, ca 2 procent, men trafikbelastningen är hög och det är dyrt att åtgärda vägarna på grund av den hårda trafikbelastningen.

För vägtypen vägar som bildar större sammanhängande stråk, vilka utgör ca 19 procent av det statliga vägnätet, verkar flera år av negativ trend ha avstannat och mindre förbättringar kan konstateras även under 2024. Sett över en längre period har dock vägtypen haft en negativ trend. Det gäller främst mötesfria vägar vilka i allt högre grad avviker från underhållsstandard. Mötesfria vägar har generellt snabbare nedbrytning än andra vägar. Ökad trafikbelastning i kombination med smalare körfält som koncentrerar slitaget har bidragit till den ökade nedbrytningen.

För övriga vägtyper har förändringarna varit små de senaste åren. Dessa mer lågtrafikerade vägtyper har en åtgärds cykel för belägningen på 10 till 20 år. Det innebär att skicket förändras långsamt och det går inte att dra säkra slutsatser från enskilda år. Den positiva utvecklingen av vägarnas tillstånd, som har pågått sedan mätningarna startade på 1990-talet, ser dock ut att ha avstannat eller vänt till en negativ utveckling de senaste åren.

Diagram 3.5 Utveckling av andelen avvikelse från underhållsstandard fördelat på vägtyper

Procent

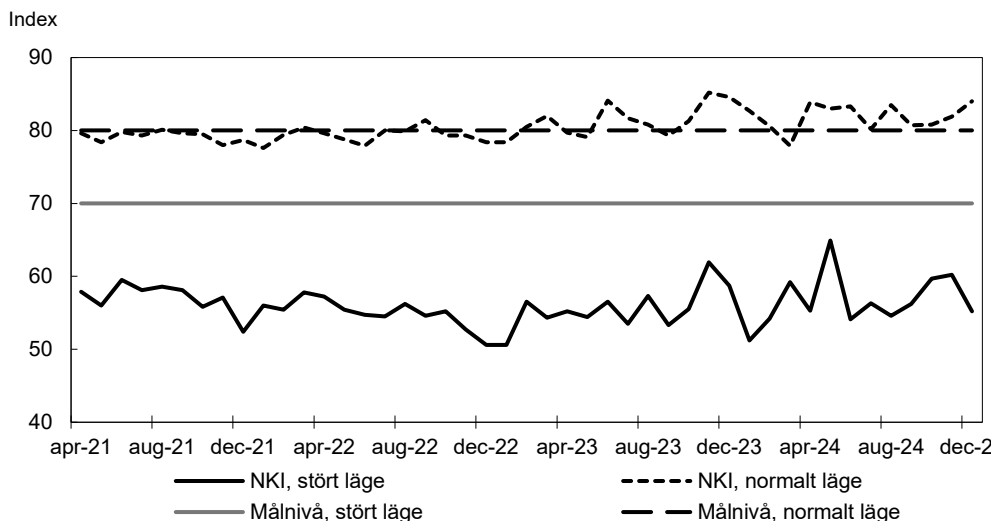


Anm.: Vägtypens andel av det totala belagda statliga vägnätet inom parentes.

Källa: Trafikverket.

Användarnas upplevelse av transportsystemets standard och tillförlitlighet minskar i störda lägen

Väl fungerande information i järnvägstrafiken, både när tågen håller tiden och när de är försenade, ger resenärer trygghet och förutsättningar att fatta egna beslut om sin resa. Det branschgemensamma målet är att resenärer ska nås av en samstämmig information, oavsett om de tar emot den på stationer, ombord på tåg, på webben eller i appar och oavsett från vilken aktör den kommer. Informationen ska också vara användbar och komma i rätt tid. Branschens mål är att nöjd kund-index (NKI) ska vara minst 70 i trafikstörda lägen och 80 i normala lägen. Utvecklingen av NKI över tid framgår i diagram 3.6.

Diagram 3.6 Nöjd kund-index trafikinformation järnväg

Källa: Trafikverket.

För att mäta användarnas upplevelse av vägnätet ställer Trafikverket frågor till privata förare och yrkesförare om deras senaste resa på vägen. Mätningen för sommaren 2023 och vintern 2024 visar att nöjdheten hos trafikanterna med sin resa har minskat något i jämförelse med föregående mätperiod, se tabell 3.1. Generellt över tid så är privata förare mer nöjda än yrkesförare. De problem som flest förare säger sig ha upplevt är ojämn vägbanan samt skada och slitage på vägbanan.

Tabell 3.1 Kundnöjdhet väg

Procent

Mätperiod	Andel nöjda trafikanter	Andel nöjda privata förare	Andel nöjda yrkesförare	Nöjdhet könsuppdelat			
				Privata förare		Yrkesförare	
				Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Sommaren 2023 och vintern 2024	69	76	61	78	75	56	62
Vintern 2022 och sommaren 2023	71	78	63	80	77	42	64
Sommaren 2021 och vintern 2022	72	80	63	80	80	66	67
Vintern 2020 och sommaren 2021	74	80	67	80	80	66	67
Sommaren 2019 och vintern 2020	73	79	67	81	78	68	66

Anm.: Bland yrkesförare är basen för kvinnor för liten för att kunna tolkas med säkerhet.

Källa: Trafikverket.

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

Användningen av transportsystemet förändrades till följd av pandemin. De som i högre utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel har påverkats mer än de som i första hand reser med bil. Under 2022 skedde en viss återhämtning då transportererna återgick till nivåer som närmar sig tillståndet före pandemin. Bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet har transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

Användbarheten för personer med funktionsnedsättning har inte förändrats märkbart

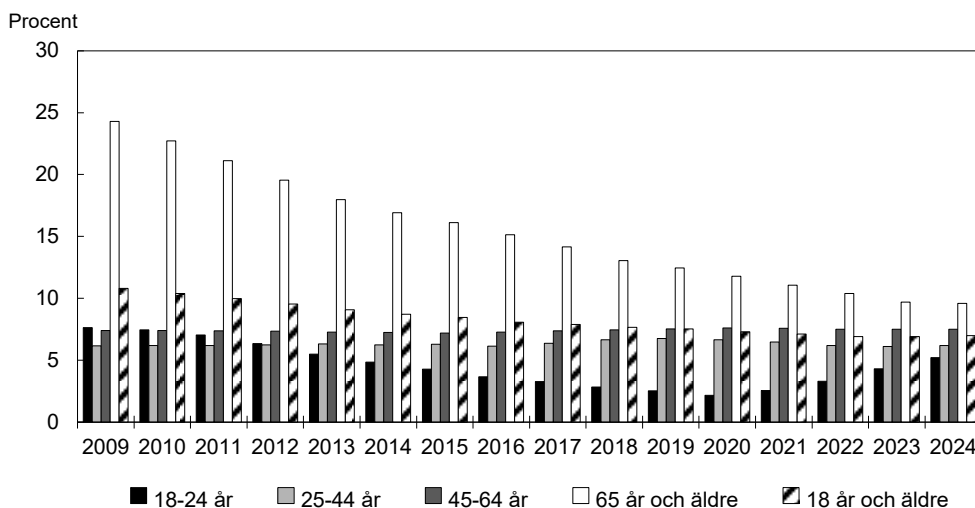
En kollektivtrafik som är tillgänglighetsanpassad är många gånger en förutsättning för mobiliteten hos personer med funktionsnedsättningar. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning följs upp med tre olika mått som vart och ett följs upp vart tredje år. Dessa mått utgör bedömningen av indikatorn för tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Under 2024 studerades delmättet information om tillgänglighet vilket pekade i neutral riktning. Det konstaterades att läget är oförändrat för den målgruppsanpassade tillgänglighetsinformationen medan det finns en positiv utveckling av länstrafikens tillgänglighetsinformation av allmänintresse, som förseningar och trängsel.

För delmättet upplevd användbarhet (2024) bedöms utvecklingen gå i negativ riktning och för delmättet tillgängliga hållplatser (2023) bedöms utvecklingen peka i positiv riktning. Sammantaget bedöms därför utvecklingen av måtten kring användbarheten för personer med funktionsnedsättning som neutral.

Skillnaderna i körkortsinnehav mellan män och kvinnor fortsätter minska

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor, se diagram 3.7. Skillnaden har dock minskat från 10,8 procentenheter 2009 till 7,0 procentenheter 2024, sett över alla åldersgrupper 18 år och äldre. Detta förklaras i stor utsträckning av en dramatisk minskning av skillnaden i gruppen som har fyllt 65 år, från 24,3 procentenheter 2009 till 9,6 procentenheter 2024. Skillnaden har även minskat för åldersgruppen 18–24 år, från 7,6 procentenheter 2009 till 5,2 procentenheter 2024, med en lägsta skillnad på 2,2 procentenheter under 2020. Skillnaden i gruppen har dock ökat med ca en procentenhet per år de senaste tre åren och är nu högre än den var för 10 år sedan. Detta förklaras av att fler personer har tagit körkort, där andelen män ökat mer än andelen kvinnor, vilket gör att den relativa skillnaden har ökat. I åldersgruppen 45–64 år kan man se en marginell ökning i skillnaden med 0,1 procentenheter från 2009 till 2024.

Diagram 3.7 Skillnader i körkortsinnehav (behörighet B) för män jämfört med kvinnor



Källa: Trafikanalys.

Könsfördelningen i beslutande församlingar som fattar beslut om transportinfrastruktur är på liknande nivåer som föregående år

Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2010, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Det har således inte skett så stora förändringar över tid, och andelen kvinnor har i stort sett varit oförändrad de tre

senaste åren. Det skedde en viss minskning 2024 i styrelserna där andelen kvinnor var ca 43 procent och andelen kvinnor i ledningsgruppen uppgick till 52 procent. Kön fördelningen är ojämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till den lokala nivån transportsektor ökade något under 2024. Andelen i de politiska ledningarna är fortsatt en knapp tredjedel men för förvaltningsledningarna är det nu 45 procent. I förvaltningsledningarna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna syns en minskning av den tidigare trendavvikande ökningen och andelen kvinnor är nu nere i 43 procent.

Transportsystemet upplevs fortsatt som otryggare av kvinnor än av män

Det är skillnad mellan hur kvinnor och män upplever sin trygghet i resandet. Knappt 30 procent av kvinnorna valde 2024 en annan väg eller ett annat färd sätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var runt 15 procent. Det har inte skett någon större förändring över tid. Nivån för kvinnorna har minskat något sedan förra året medan samma värde för män har legat stabilt.

Tillgängligheten för person- och godstransporter är på en jämförbar nivå som när de transportpolitiska målen antogs

Det finns stora geografiska variationer i tillgängligheten för persontransporter

Tillgängligheten för övriga persontransporter har endast haft små förändringar jämfört med tidigare år men det finns fortfarande stora geografiska skillnader. Den lokala tillgängligheten till service visar dock på en positiv utveckling, vilket bl.a. förklaras av att antalet utlämningsställen för paket har fortsatt att öka. Oavsett färd sätt eller destination har storstadskommunerna högst tillgänglighet till servicepunkter.

Den interregionala tillgängligheten har fortsatt att sjunka och är nu jämförbar med nivån 2013. Tillgängligheten är generellt sett högre i södra Sverige, särskilt i och omkring storstadsområdena, medan den är lägre i stora delar av norra Sverige samt i de sydöstra delarna. Långväga resor inom Sverige har förändrats under de senaste fem åren. Före pandemin dominerade flyg och tåg, men i och med pandemin minskade antalet avgångar med flyg drastiskt. Även antalet tågavgångar minskade, men tåget fortsatte att vara det vanligaste färdmedlet. Sedan pandemin har tåget stärkt sin position och antalet avgångar har ökat. Tillgängligheten med inrikes flyg började sjunka från och med 2018 och under pandemiåren 2020 och 2021 var den mycket låg. Viss återhämtning av inrikesflyget kunde noteras under 2021 och 2022, men den har gått långsamt och utan att nå den nivå som rådde före pandemin. Under 2023 började tillgängligheten återigen minska, vilket bl.a. troligen beror på nedlagda förbindelser och färre avgångar.

Sammanfattningsvis befinner sig tillgängligheten för persontransporter på en något lägre men än så länge jämförbar nivå som när de transportpolitiska målen antogs.

Kostnaderna för godstransporter kvar på hög nivå

Under de senaste åren har transportkostnaderna stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet och ligger till viss del kvar på höga nivåer. Kostnaderna för lastbilstransporter, flygfrakt och internationell sjöfart minskade dock under 2023 och 2024. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt varit stabil sett över en längre tidsperiod. Risken för attacker mot fartygstrafiken genom Suezkanalen medför att många aktörer väljer omvägen runt Afrika med ökade kostnader och utsläpp av växthusgaser som följd.

Tyngre fordonsekipage, med en totalvikt på upp till 74 ton (BK4), tilläts nu på stora delar av vägnätet. Samtidigt har ett vägnät för lastbilar med en längd upp till 34,5 meter öppnats. Båda åtgärderna bidrar till att effektivisera godstransporter på väg.

Inom järnvägen pågår arbetet för att kunna tillåta längre, tyngre och större tåg på den svenska järnvägen samt att deras hastighet kan ökas. Därigenom kan järnvägens kapacitet utnyttjas bättre.

Godstransportflödena är stabila över tid även om volymerna tenderar att öka. Tillgängligheten för godstransporter bedöms därför befinna sig på en ungefär likvärdig nivå som när de transportpolitiska målen antogs.

Under 2024 öppnade Trafikverket för ansökningar för ett investeringsstöd för effektivare omlastning av godstransporter mellan väg, järnväg och sjöfart. Syftet med stödet är att stärka de intermodala transportuppläggens konkurrenskraft och på så sätt bidra till mindre klimatpåverkan från transporter. Stödet ska betalas ut under 2025.

Bristen på utbildad personal i transportbranschen kvarstår

Enligt företag inom transportbranschen råder det fortfarande brist på utbildad personal. Det gäller inte minst inom föraryrken för tåg, taxi, buss och tung lastbil. Eftersom förarnas medianålder är hög kommer många med behörighet att framföra tunga lastbilar (C) eller buss (D) att fylla 65 år de närmaste åren. Generellt tycks inte medianåldern för körkortsinnehavare minska, vilket tyder på att antalet unga personer som skaffar C- eller D-behörighet är fortsatt lågt. Det största bekymret gäller den höga medianåldern för personer som arbetar som bussförare (53 år för kvinnor och 52 år för män). Ett undantag utgörs av kvinnliga lastbilsförare där medianåldern har minskat och nu är nere på 29 år.

Utöver rätt körkortsbehörighet krävs även ett bevis om yrkesförarkompetens (YKB) för att få framföra tunga fordon förvärvsmässigt. Antalet personer med yrkeskompetensbevis har minskat 2024 jämfört med 2022, men bedöms än så länge täcka behovet för både lastbils- och bussbranschen.

Den senaste statistiken, som är från 2023, visar att det var ungefär 126 000 personer anställda i de 14 transportyrkena i Statistiska centralbyråns sysselsättningsregister, vilket är en ökning från 119 000 personer 2022. Andelen kvinnor anställda inom transportyrkena har legat relativt stabilt kring 12–13 procent sedan 2018, jämfört med nästan 50 procent kvinnor anställda på arbetsmarknaden som helhet. Medianåldern för alla yrkesverksamma är 42 år för både kvinnor och män, medan den i transportyrkena är 37 år för kvinnor och 45 år för män.

Arbetet med att utveckla det civila försvaret och krisberedskap fortsätter

Att transportinfrastruktur och transporter i väsentliga delar fungerar vid höjd beredskap och ytterst i krig är betydelsefullt för Sveriges handel och försörjningsförmåga. Transporter av personal, materiel och förnödenheter är också en förutsättning för Försvarsmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Sveriges integration i Nato och dess operationsplanering ställer ökade krav på den civila transportsektorns förmåga att stödja Natos verksamhet.

Arbetet med att utveckla det civila försvaret och beredskapssektorn transporter har fortsatt under 2024, bl.a. genom ett fördjupat samarbete med olika aktörer både regionalt, nationellt och internationellt, se även utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap. Inom det av Trafikverket sedan oktober 2023 etablerade forumet Beredskapssektorn Transporter Privat – Offentlig Samverkan (BTPOS) med grupper för väg, järnväg, luftfart respektive sjöfart, har arbetet fortsatt under 2024, i syfte att bättre integrera näringslivet i arbetet med civilt försvar.

I januari 2025 redovisade Försvarsmakten regeringsuppdraget att lämna förslag på genomförande av Sveriges nationella plan för militär rörlighet 2024–2026

(Fö2025/00194). I redovisningen föreslår Försvarmakten bl.a. att det görs satsningar inom det transportpolitiska området. Regeringen gav den 27 mars 2024 Trafikverket i uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för Kappelshamn som reservhamn till Visby hamn (LI2024/00773). Uppdraget slutredovisades i november 2024 (LI2024/02142) och redovisningen bereds för närvarande i Regeringskansliet. Vidare redovisade Trafikverket den 3 april 2024 regeringsuppdraget att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service i rapporten Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser (LI2024/03643). Genom en ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket har myndigheten sedan december 2024 haft i uppgift att koordinera öppnande av beredskapsflygplatser och ge service och information till operatörer av samhällsviktigt flyg.

Mot bakgrund av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och deklARATIONEN från det nordiska transportministermötet i Fredrikstad i november 2022, har samarbetet med de nordiska grannländerna under 2024 ytterligare utvecklats och fördjupats på departements- och myndighetsnivå i frågor om beredskap och civilt försvar som rör gränsöverskridande transportinfrastruktur och transporter. I december 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att samarbeta med Finland, Norge, Danmark och i förekommande fall Island om beredskap och totalförsvar för transportområdet (LI2024/02409). Inom ramen för uppdraget har ett samförståndsavtal undertecknats i januari 2025 av behöriga organisationer från Sverige, Finland, Norge och Danmark.

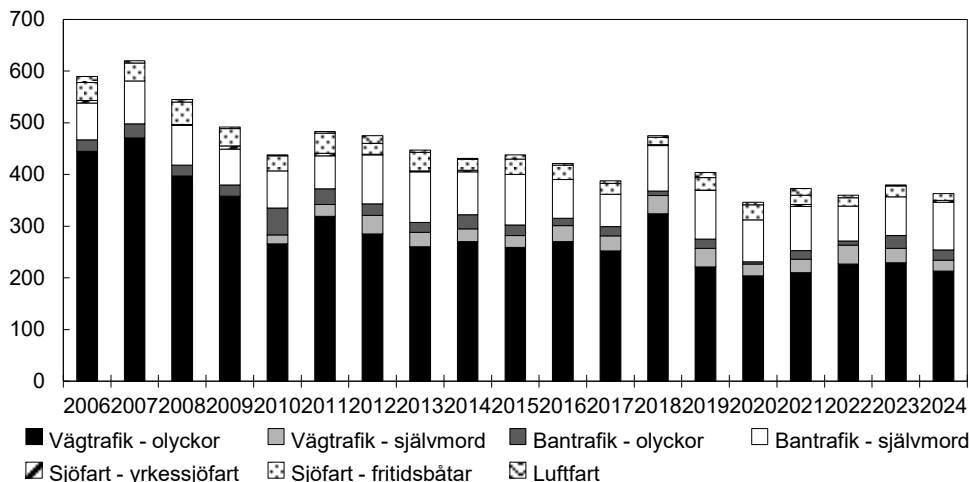
3.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har minskat

Sett över alla trafikslag omkom sammantaget 363 personer 2024 i trafiken, varav 250 personer i olyckor och 113 i konstaterade självmord, se diagram 3.8. Detta var 17 personer färre än under 2023. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 37 procent. Sett till andelen av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2024 för 66 procent och bantrafiken för 29 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt. Trots detta kan det konstateras att vägtrafiken dominerar även här. Män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. I de fall det finns könsuppdelad statistik att tillgå redovisas dessa uppgifter i samband med respektive trafikslag.

Diagram 3.8 Antalet omkomna i de olika trafikslagen

Antal omkomna



Källa: Trafikanalys.

Minskning av antalet omkomna i vägtrafiken

Under 2024 omkom 213 personer av olyckor i vägtrafiken, vilket är 16 personer (7 procent) färre jämfört med 2023. Skillnaden mellan omkomna skyddade och oskyddade trafikanter har minskat över tid. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna, dvs. sådana som färdas i personbil, buss och lastbil, i majoritet. För 2024 stod gruppen skyddade trafikanter för ungefär 54 procent av de omkomna.

Bland de omkomna i olyckor har andelen män under de senaste tio åren varit i genomsnitt 75 procent och andelen kvinnor 25 procent. Under 2024 omkom 155 män respektive 58 kvinnor i vägtrafiken.

Det antal svårt skadade som rapporteras av polisen var 1 597 personer för 2024, jämfört med 1 789 personer för 2023. Det finns inga uppgifter om allvarligt skadade och mycket allvarligt skadade för de senaste åren från sjukvården, på grund av att Transportstyrelsen arbetar med en ny metod för att kompensera för bortfall av rapportering. Skillnaden mellan polisens och sjukvårdens siffror beror bl.a. på att sjukvården fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om, t.ex. fotgängare, cyklister och mopedister.

Transportstyrelsen har genomfört en generell översyn av förarutbildningen

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över (bet. 2018/19:TU7 punkt 11, rskr. 2018/19:165).

Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och överlämnade i januari 2019 en rapport till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Dessutom har Statens väg- och transportforskningsinstitut under 2018 utvärderat begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Utvärderingen visade att begränsningen troligen inte hade haft avsedd effekt, utan snarare lett till att osynliggöra problemen, eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Regeringen uppdrog den 5 september 2019 åt Transportstyrelsen att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I uppdraget ingick att överväga ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person kan ha samt införande av en begränsning att endast Trafikverkets eller godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov. Transportstyrelsen redovisade den 1 oktober 2020 uppdraget i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet (LI2023/01073). Transportstyrelsens rapport remissbehandlades. Efter remissbehandlingen beslutade regeringen den 29 juli 2021 om en ändring i körkortsförordningen (1998:980) som innebär att vid körprov för körkortsbehörighet B får endast fordon användas som ägs eller innehavs av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola. Regeringen beslutade samtidigt om en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som innebär ett krav på registrering av den elev som ett handledarskap avser, vilket har möjliggjort för Transportstyrelsen att ytterligare begränsa antalet elever som en handledare kan ha till fem. De båda förordningsändringarna trädde i kraft den 1 december 2021.

Den 21 juni 2022 antog riksdagen de lagändringar som regeringen föreslog i propositionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190, bet. 2021/22:TU19, rskr. 2021/22:430). Lagändringarna innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet och att illegal

utbildningsverksamhet på transportområdet straffbeläggs i större utsträckning än tidigare samt att befintliga straffbestämmelser skärps. Som en följd av lagändringarna beslutade regeringen den 17 november 2022 ett antal förordningsändringar som innebär bl.a. att Trafikverket ska stänga av den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov hos verket från deltagande i prov som hålls enligt samma lag i antingen ett eller två år.

Regeringen gav den 23 februari 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av förarutbildningssystemet och föreslå nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 15 september 2024 vilket avslutar översynen (LI2024/01709). Med hänvisning till vidtagna åtgärder anser regeringen att tillkännagivandet är tillgodosett och slutbehandlat.

Ökning av antalet omkomna i bantrafiken

I bantrafiken omkom under 2024 totalt 112 personer, varav 20 personer i olyckor och 92 i självmord. Detta är en ökning med 2 personer jämfört med 2023.

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

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

Oförändrat antal omkomna i luftfarten

Antalet omkomna i luftfarten varierar mycket över åren. Under perioden 2010–2024 omkom totalt 80 personer inom luftfarten, knappt 5 personer per år. Under 2024 omkom ingen inom den svenska luftfarten.

Under 2023 rapporterades 5 personer allvarligt skadade inom luftfarten jämfört med 11 personer året innan. Uppgifter om kön på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.

Bortsett från stora variationer över åren, visar 2024 års siffror att målet för 2030 redan är uppnått.

Minskning av antalet omkomna i fritidssjöfarten

Redovisningen av antalet omkomna i sjöfarten är fördelad mellan yrkessjöfarten och fritidssjöfarten. Inom yrkessjöfarten omkom 4 personer på svenska vatten under 2024 i en s.k. sjöolycka jämfört med 0 omkomna 2023. Sjöolyckor är olyckor som har att göra med fartygets drift. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden. I fritidssjöfarten omkom 13 personer under 2024, mot 20 personer året innan. Rapportering som möjliggör mätning av antalet skadade i fritidssjöfarten är under utveckling. För hela perioden 2006–2024 var 95 procent av de omkomna män. I yrkessjöfarten finns ingen uppgift om kön på de omkomna under perioden.

Regeringen går inte vidare med förarbevis för fritidsbåtar men bereder frågan om utfärdande av förarbevis för vattenskoter vidare

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och

förarbevis avseende fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7 punkt 11, rskr. 2004/05:178). Vidare har riksdagen tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon (bet. 2020/21:TU12 punkt 2, rskr. 2020/21:379). Vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som har förflutit sedan det ursprungliga tillkännagivandet beslutades anser regeringen att det inte framstår som motiverat att ta några nya initiativ i syfte att tillmötesgå de aktuella tillkännagivandena. Med hänvisning till denna bedömning anser regeringen att tillkännagivandena är slutbehandlade.

Dessa båda tillkännagivanden ansluter till ett godkännande av riksdagen om att införa krav på förarbevis för vissa större fritidsbåtar (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5 punkt 42, rskr. 2005/06:308). Regeringen föreslår i linje med det som anføres ovan att detta godkännande hävs, se avsnitt 3.5.23.

Vidare har riksdagen tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter (bet. 2020/21:TU12 punkt 4, rskr. 2020/21:379). Den 15 maj 2022 trädde lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter i kraft. För att få ett förarbevis för vattenskoter krävs sedan dess att personen genomgått utbildning hos en av Transportstyrelsen godkänd utbildare. I utbildningen ingår att kursdeltagarnas kunskaper ska prövas av utbildningsanordnaren. Efter avslutad utbildning utfärdar Transportstyrelsen ett förarbevis för vattenskoter. I samband med behandlingen av lagen riktade riksdagen nämnda tillkännagivande till regeringen om utfärdande av förarbevis för vattenskoter. Eftersom regeringen hittills gjort bedömningen att det varit relevant att avvakta effekterna av de regeländringar avseende vattenskotrar som trädde i kraft den 15 maj 2022, har några sådana initiativ inte tagits tidigare.

Mot bakgrund av att tre år nu gått sedan lagen om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft gav regeringen den 28 maj 2025 Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter (LI2025/01089). Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2025. Med Transportstyrelsens redovisning som utgångspunkt kommer regeringen därefter att bereda ärendet vidare. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

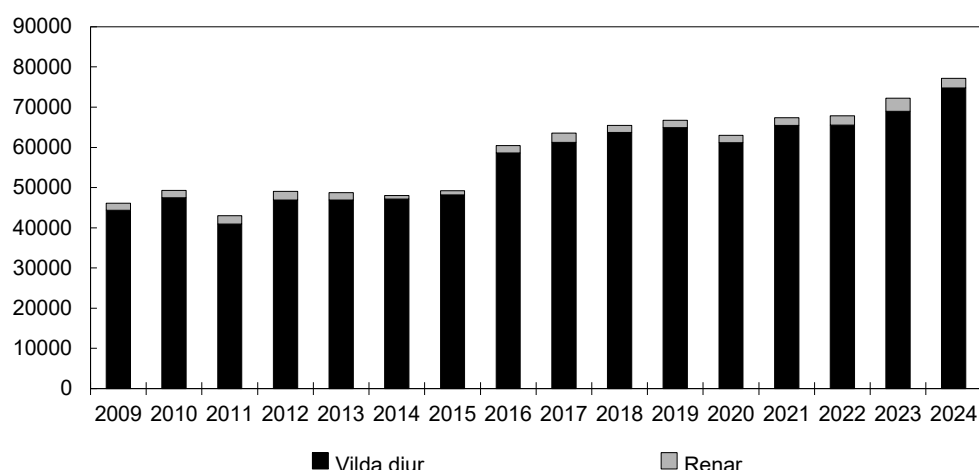
Antalet viltolyckor fortsätter att öka

De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009 och uppgick under 2024 till 77 157 olyckor vilket är en ökning med 6,8 procent jämfört med föregående år, se diagram 3.9. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2024 det högsta sedan målen antogs. I statistiken särredovisas renar då ren är ett tamdjur och därför inte klassas som vilt djur enligt jaktlagen (1987:259). Rådjursolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2024 till 51 530 stycken vilket var en ökning med nära 1 800 olyckor jämfört med 2023. Det innebär att det under 2024 skedde i genomsnitt 140 rådjursolyckor om dagen. Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Trafikarbetet på väg har ökat men inte i en omfattning som skulle kunna förklara det ökade antalet viltolyckor.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2024 till 7 162 djur vilket är en ökning med drygt 136 påkörningar. Rapporteringen omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur.

Diagram 3.9 Antal viltolyckor på väg och järnväg med vilt respektive ren

Antal olyckor



Anm.: Diagrammet visar antalet viltolyckor, antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor.

Källa: Trafikanalys och Trafikverket.

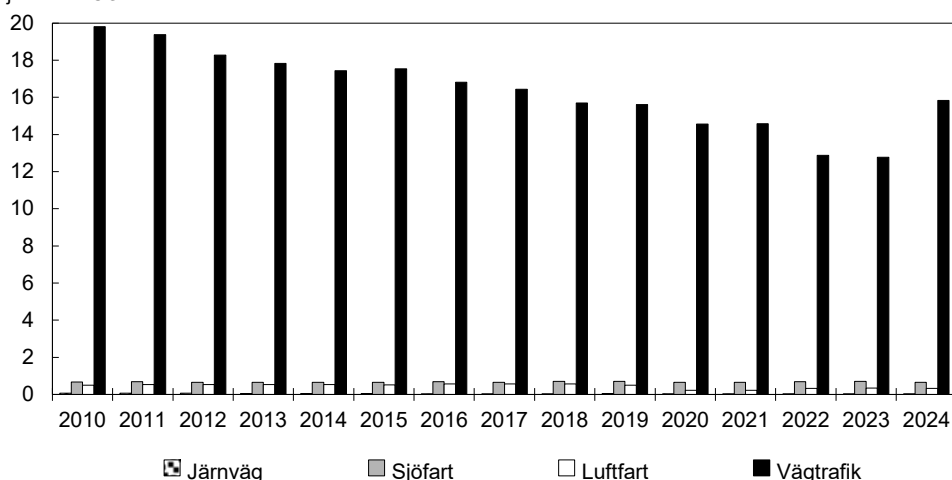
Utsläpp av växthusgaser har ökat

Riksdagen har beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket ökade utsläppen från inrikes transporter med ca 22 procent 2024 jämfört med 2023. Utsläppsökningen beror framför allt på sänkningen av reduktionsplikten för bensin och diesel från den 1 januari 2024 i kombination med sänkta drivmedelsskatter. Jämfört med 2010 har utsläppen minskat med ca 20 procent, se diagram 3.10. Under perioden 2010 till 2023 har Sveriges utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter haft en mycket gynnsammare utveckling jämfört med EU som helhet, se diagram 3.11. Slutliga siffror över växthusgasutsläppen 2024 redovisas av Naturvårdsverket i december 2025.

Under 2024 var ca 57 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara, dvs elbilar och laddhybrider, vilket är en liten minskning jämfört med 2023 då andelen uppgick till 58 procent. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2024 till drygt 13 procent (11 procent 2023). Andelen nyregistrerade elbilar minskade under 2024 till ca 34 procent jämfört med 38 procent under 2023. Bland övriga fordonskategorier ökade andelen nyregistrerade fordon som enbart drivs med el under 2024 jämfört med 2023. För lätta lastbilar till 21 procent (19 procent 2023), för tunga lastbilar till 7 procent (4 procent) och för bussar till 28 procent (25 procent). Se även utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur samt utgiftsområde 21 Energi.

Diagram 3.10 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

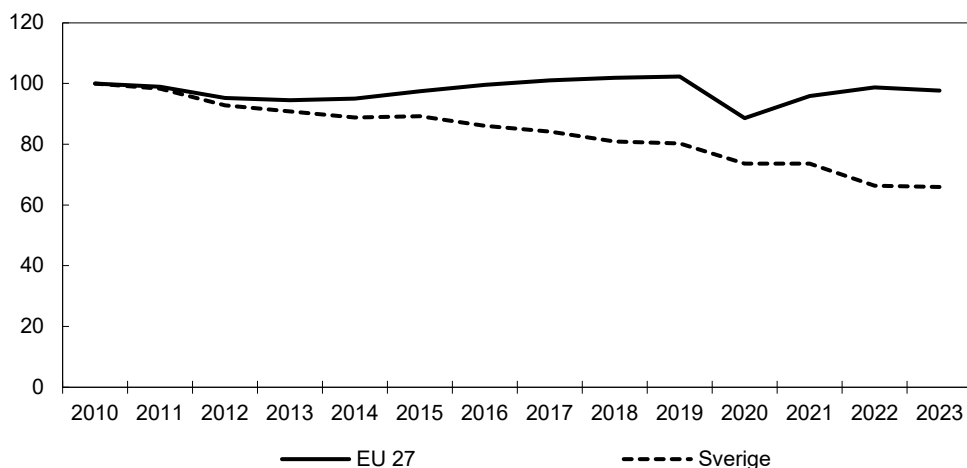
Miljoner ton CO2-ekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Diagram 3.11 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter i Sverige i relation till motsvarande utsläpp i EU som helhet (EU 27)

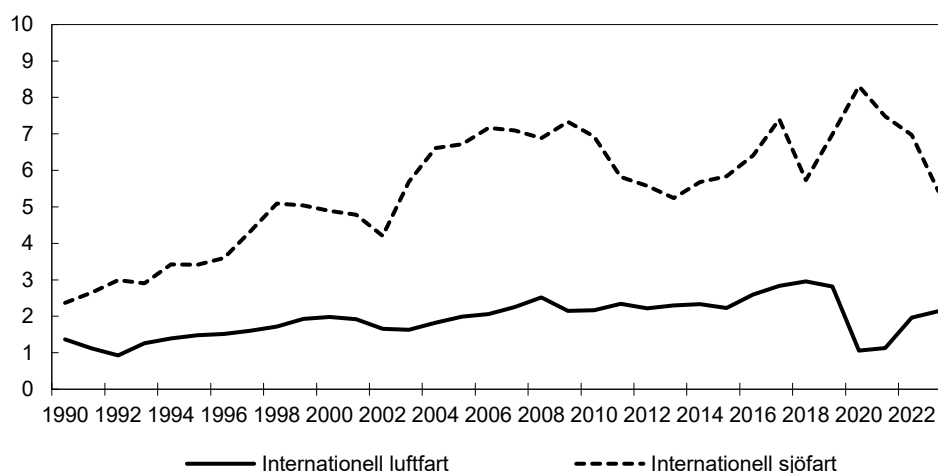
Index, utsläpp 2010 = 100



Källa: Eurostat.

Ett nettonollpaket har antagits inom FN-organet IMO

Sverige har fortsatt varit aktiv inom EU och internationellt i syfte att minska luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) godkände i april i år ett styrmedelspaket som utgör ett viktigt steg mot att minska den internationella sjöfartens utsläpp till nettonoll till eller omkring år 2050. Styrmedelspaketet kombinerar en drivmedelsstandard med prissättning av växthusgasutsläpp. Det nya styrmedelspaketet ska slutligen antas i oktober 2025 och planeras träda i kraft 2027.

Diagram 3.12 Utsläpp av växthusgaser från utrikes luftfart och sjöfartMiljoner ton CO₂-ekvivalenter

Källa: Naturvårdsverket.

Det finns inga preliminära beräkningar från Naturvårdsverket för 2024 för utrikes transporter. I diagram 3.12 redovisas därför data fram till 2023 då utsläppen från utrikes luftfart var ca 25 procent lägre än före pandemin (2019).

Transporter fortsätter att påverka människors hälsa och livsmiljö**Luffföroreningar minskar över tid**

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Under 2024 uppmättes inga överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Sverige enligt data från Naturvårdsverket.

Antalet dygn då miljökvalitetsnormen för grova partiklar, PM₁₀, överskrids minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock vara ganska stor. År 2024 överskreds miljökvalitetsnormen, och därmed EU:s gränsvärde, i Piteå, Skellefteå, Visby och Östersund enligt data från Naturvårdsverket.

Utsattheten för buller är större nu än när de transportpolitiska målen antogs

It hållande trafikbuller som överskrider gällande riktvärden, eller temporärt buller som kraftigt överstiger gränsvärden, kan medföra negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Övergripande bullerkartläggningar visar att ca 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över beslutade riktvärden utomhus vid sin bostad, varav ca 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar.

Längs statlig transportinfrastruktur finns drygt 20 000 bostäder och ca 250 skolor som behöver utredas för behov av åtgärd på grund av höga bullernivåer. Trafikverket genomförde under 2024 bulleråtgärder för totalt ca 4 500 personer längs statliga vägar och järnvägar. Det är något lägre bulleråtgärder än 2023 då åtgärder för 6 700 personer längs statliga vägar och järnvägar genomfördes.

Andelen som använder fysiskt aktiv transport har minskat över tid

Fysiskt aktiv transport, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till en god hälsa i befolkningen, se vidare utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg, avsnitt Folkhälsopolitik.

Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var tre procent under 2023. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var ungefär tolv procent samma år. Det är en liten ökning jämfört med 2021 och ungefär jämförbart med 2022. Sett över en längre tidsperiod har andelen dock minskat för såväl vuxna som barn.

Regeringen gav i regleringsbrevet för 2025 Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer kring förutsättningarna för aktiva transporter för att genom vägledning och exempel stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner.

Under 2024 byggdes 57 kilometer ny statlig gång- och cykelväg, en ökning från föregående år. Åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet bedöms generellt ge positiva hälsoeffekter. Arbetet med att främja ökad och säker cykling sker bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen. Stadsmiljöavtalen redovisas under avsnitt 3.3.4 samt under utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik, avsnitt Goda och hållbara livsmiljöer. Under utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur, avsnitt God bebyggd miljö redovisas etappmålet inom miljömålen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Långsiktig lösning för ideella föreningars tillfällig arrangemang på vägar har etablerats

Den 4 april 2024 beslutade regeringen att Trafikverket under innevarande år gavs möjlighet att avstå från att begära ersättning från ideella föreningar arrangemang på statliga vägar, som t.ex. tävlings- och motionslopp. Under 2024 har Trafikverket hanterat 622 arrangemang varav 529 var ideella arrangemang.

Den 28 november 2024 beslutade regeringen ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90), samt 2025 ökades anslaget permanent till Trafikverket på 8 miljoner kronor så att ideella föreningar även fortsättningsvis ska kunna slippa betala för Trafikverkets kostnader för bl.a. omskyltningar vid tillfälliga arrangemang på statlig väg.

Antalet åtgärder för att minska påverkan på naturmiljö och kulturlandskap har ökat

Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2024 jämfört med 2023.

Trafikverket har genomfört riktade miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Åtgärderna har bidragit till landskapsanpassningen genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden samt främjat positiva värden. Effekterna är dock små i förhållande till transportsystemets totala påverkan på natur- och kulturvärden. Invasiva främmande arter bedöms vara ett ökande problem. I dag bedöms 46 procent av de artrika miljöerna i den svenska transportinfrastrukturen vara påverkade av invasiva främmande arter. Under 2024 ökade genomförandet av riktade landskapsåtgärder jämfört med senare år. Trafikverket har framför allt satsat på arbete med artrika miljöer samt bekämpning av invasiva främmande arter. Inom denna kategori mer än fördubblades åtgärderna jämfört med 2023 och nya metoder har utvecklats. Andra åtgärder som har genomförts under året är arbete med faunapassager, alléer samt restauration av kulturobjekt och kulturvägar.

Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador, har bidragit till att minska påverkan på naturmiljön. Arbetet bidrar också till miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö. Under 2023 inventerades ett stort antal objekt som Trafikverket under 2024 arbetat vidare med. Trafikverket genomförde under 2024 drygt 250 undersökningar och ca 80 efterbehandlingar. Knappt 180 områden

bedömdes sakna behov av efterbehandling och omkring 100 nya objekt inventerades. Det finns även avtal med bolag om den s.k. miljögarantin. Totalt uppgick kostnaderna för förorenade områden 2024 till ca 243 (220) miljoner kronor fördelat på 71 (72) miljoner kronor för Trafikverket och 172 (148) miljoner kronor för ersättning enligt miljögarantin (2023 års siffror inom parentes).

Oljeutsläppen från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen. Nivåerna under det senast rapporterade året, 2023, var lägre än året innan men då hade antalet spaningstimmar även minskat jämfört med föregående år.

En sammanslagen analys- och utvärderingsmyndighet har föreslagits

Utredningen om en översyn av mindre myndigheters uppgifter och organisering har i betänkandet En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag (SOU 2025:13) bl.a. föreslagit att en samlad analys- och utvärderingsmyndighet ska bildas genom att Trafikanalys uppgifter överförs och inordnas i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys). Förslaget har remitterats (Fi2025/00348). Se även utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 4.3.

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

Investeringar i den statliga transportinfrastrukturen

Ekonomiska ramar

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för planperioden 2022–2033 är enligt riksdagens beslut 799 miljarder kronor i fasta priser (2021 års prisnivå), varav 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, se tabell 3.2.

Tabell 3.2 Anvisade anslagsramar för perioden 2022–2033Miljoner kronor¹

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

¹ Beloppen är angivna i prisnivå 2022.² Medlen anvisas på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.³ Medlen anvisas på anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.⁴ Medlen anvisas på anslag 1:6 Ersättning till kommuner för drift av till icke statliga flygplatser.

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

Medel för investeringar tillkommer därutöver från bl.a. medfinansiering och EU-finansiering. Medfinansiering uppgick 2024 till 1 187 miljoner kronor, varav 930 miljoner kronor från kommuner, 150 miljoner kronor från regioner samt 106 miljoner kronor från andra aktörer. Utbetalningarna från EU-kommissionen uppgick 2024 till 453 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling. De största utbetalningarna till Trafikverket var till Olskroken (108,2 miljoner kronor), E4 Ljungby (72,3 miljoner kronor) och eFTI 4 ALL (62,5 miljoner kronor).

Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 3.3. Den totala investeringsvolymen för 2024 ökade med ca 900 miljoner kronor jämfört med 2023 (+2,1 procent).

Tabell 3.3 Verksamhetsvolym för statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansieringMiljoner kronor¹

År	Föregående	Nu gällande nationella plan för		
	nationella plan för perioden 2018–2029	perioden 2022–2033	2023	2024
Nationell plan, verksamhetsvolym statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Järnväg	18 739	20 638	21 062	20 490
varav namngivna objekt	17 485	18 962	19 188	18 614
Väg	13 301	14 139	14 482	15 143
varav namngivna objekt	9 305	9 973	10 764	11 028
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfartsverket ²	424	432	1 060	1 583
varav namngivna objekt	333	396	1 036	1 562
Luffart, inkl. statlig medfinansiering ³	120	46	42	11
varav namngivna objekt	0	0	0	0
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 117	2 409	2 273	2 678
Miljöåtgärder ⁴	885	999	1 052	1 013
Planering investeringsåtgärder	110	129	142	155
Utbetalning av bidrag, stöd och statlig medfinansiering	3 353	4 170	4 387	4 677
varav investeringar i nationell och regional plan	2 954	3 519	3 834	4 240
varav stadsmiljöavtal	399	651	553	440
Summa nationell plan, verksamhetsvolym	33 358	36 870	38 688	39 546
Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Namngivna objekt	1 020	1 003	1 044	1 121
Trimnings- och miljöåtgärder	844	851	923	833
Statlig medfinansiering	764	713	638	655
Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar	2 638	2 567	2 605	2 619
Totalt nationell plan och länsplaner	35 986	39 437	41 293	42 165

¹ Prisbelopp är angivna i prisnivå 2022.² Avser investeringar i nationell plan som Trafikverket ansvarar för samt om- och nybyggnadsåtgärder i farleder och slussar som Trafikverket finansierar via nationell plan men där Sjöfartsverket är ansvarigt för genomförandet. Utöver dessa medel tillkom 1 177 mnkr 2024 från extern part.³ Avser miljögarantier samt sanering av förorenad mark.⁴ Inklusive bidragsutbetalningar.

Källa: Trafikverkets årsredovisning samt kompletterande underlag från Trafikverket.

Stadsmiljöavtalen ska främja hållbara stadsmiljöer och skapa förutsättningar för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, respektive till hållbara godstransporter. Mer information om hur stadsmiljöavtalen hanterats under 2023 finns i utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik.

Uppföljning av objekt som öppnades för trafik under 2023

Under perioden mellan oktober 2023 och september 2024 öppnades 21 objekt för trafik, se tabell 3.4.

Tabell 3.4 Objekt öppnade för trafik 2023

Trafikslag	Plantyp	Objektsnamn
Väg	Nationell plan	E4 Salmis–Haparanda
Väg	Nationell plan	E4 Töre–Kalix
Väg	Nationell plan	E18 Djäkneboda–Bygdeå
Väg	Nationell plan	Rv 50 genom Ludvika
Väg	Nationell plan	E20 förbi Skara
Väg	Nationell plan	E20 Vårgårda–Vara
Väg	Nationell plan	E6.20 Hisingsleden, södra delen
Väg	Nationell plan	Rv 25 Sjöatorp–Alvesta V
Väg	Länsplan	Rv 97 S Sunderbyn–Sävast
Väg	Länsplan	Rv 86 Kovland
Väg	Länsplan	Väg 662 Ljustavägen–Östra Birsta
Väg	Länsplan	Rv 63 Förbifart Hjulsta
Väg	Länsplan	Rv 62 Dyvelsten–Forshaga
Väg	Länsplan	Väg 274 Engarns vägskäl
Väg	Länsplan	Väg 136 Rälla–Ekerum
Järnväg	Nationell plan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.
Järnväg	Nationell plan	Dingersjö, mötesstationer och kapacitetsförstärkning
Järnväg	Nationell plan	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår
Järnväg	Nationell plan	Ängelholm–Maria, dubbelspår
Järnväg	Nationell plan	Falköping–Sandhem–Nässjö, 160 km/h, kapacitet
Järnväg	Länsplan	Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2024.

Av de objekt som öppnades för trafik under 2023 har 16 av 21 objekt ökat i kostnad, jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget har kostnaden för de objekt som öppnades för trafik 2023 ökat med 40 procent (motsvarande 4,4 miljarder kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med KPI-KS. KPI-KS baseras på de genomsnittliga prisförändringarna i samhället. Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som har skett till följd av den starka anläggningsbranschen, är antalet objekt som fått en kostnadsökning 14 och den sammantagna kostnadsökningen är 25 procent (3,1 miljarder kronor) jämfört med kostnaden i den nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033.

Trafikverket följer upp lönsamheten för objekt fem år efter att de har öppnats för trafik. Uppföljning av 18 namngivna objekt som öppnades för trafik 2019 visar att elva objekt har uppnått den nytta som beskrevs vid fastställelse av dåvarande plan. För två objekt kunde en jämförelse inte göras och för fem objekt bedöms de planerade nyttorna inte vara uppnådda. Orsaken till de icke uppnådda effekterna handlar om att kostnaderna för objekten ökat och att lönsamheten därmed minskat. För elva av objekten bedöms den samhällsekonomiska lönsamheten ha varit positiv, för tre negativ och för fem saknas uppgifter.

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

Tabell 3.5 Prognosutveckling för större pågående projekt i nationell plan 2022–2033

Miljarder kronor

Objekt	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2021	Kostnad ¹ enligt planbeslut 2022–2033	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2022	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2023	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2024
Ostlänken, nytt dubbelspår Järna–Linköping	91,6	91,4	91,4	91,4	91,4
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälarbanan)	27,1	25,5	25,5	25,5	25,5
Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	7,0	6,9	7,8	8,0	8,9
Olskroken, planskildhet	4,4	4,3	4,3	4,3	4,5
Förbifart Stockholm	43,3	41,7	41,7	41,7	51,6
E4/E12 Umeå/Umeåprojektet	3,0	2,7	2,7	3,0	3,0
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering ²		7,6			10,4
Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår ²		4,8			5,3
E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden ²		2,5			2,9

¹ Prisår 2021.

² Objekten Ny optoanläggning, Hallsberg–Åsbro och E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden har tidigare inte redovisats i Trafikverkets årsredovisning. Vissa uppgifter saknas därför.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2021–2024.

I tabell 3.5 redovisas uppföljning och prognos över kostnaderna för de största pågående namngivna investeringsobjekten i den nationella planen där Trafikverket är infrastrukturhållare. För sju av dessa objekt bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka jämfört med kostnaden i den gällande nationella planen. De tre största ökningarna bedömer Trafikverket blir på objekten Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät (37 procent), Varberg dubbelspår (29 procent) och Förbifart Stockholm (24 procent).

Trafikverket har i årsredovisningen för 2023 omnämnt ytterligare två projekt där prognos lämnats, dels Västsvenska paketet (flera åtgärder), dels utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) (flera delsträckor). För båda dessa objekt är uppgifterna om de ingående delarnas kostnader inte redovisade. Västsvenska paketet består av flera åtgärder, där järnvägsobjektet Västlänken är den största. Västlänken har enligt Trafikverket ökade kostnader på 20–35 procent, bl.a. för att Trafikverket i januari 2023 hävde kontraktet med entreprenören för etappen Haga. Diskussioner pågår mellan parterna i Västsvenska paketet om fördelning av kostnadsökningen. Västsvenska paketet och ERTMS kommer att särskilt följas upp av regeringen i den fortsatta framdriften.

Uppföljning av länsplaner för regional infrastruktur

Länsplaner för regional transportinfrastruktur upprättas av regionerna i respektive län och i Gotlands kommun. Planerna innehåller investeringar och statlig medfinansiering. I dessa planer kan länsplaneupprättarna även avsätta medel till investeringar i nationella vägar, enskilda vägar och järnvägar. Trafikverket ansvarar för att genomföra de åtgärder som de regionala planupprättarna fastställt i sina länsplaner.

I tabell 3.6 visas hur stor andel av länsplanerna som har genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län. Trafikverket planerar genomförandet av länsplanerna i fyraårsperioder, med målet att utfallet över fyraårsperioden ska vara så jämnt fördelat som möjligt mellan länen. För några län är utfallet högt på grund av större projekt som har krävt en större andel medel under året. För några län är utfallet lågt. Det beror dels på försenade underlag som försenar produktionen, dels på att det krävts omtag i objekt som därför behövt senareläggas.

Tabell 3.6 Uppföljning för länsplaner för regional transportinfrastruktur perioden 2022–2033

Miljoner kronor

Region	Anslagsram enl. beslut om Nationell plan 2022–2033 ²	Planerad genomförandenivå 2022–2025	Procentuell andel genomfört under perioden 2022–2025	Procentuell andel genomfört för hela planperioden
Stockholm	9 832	3 303	33	11
Uppsala	1 901	656	30	10
Södermanland	1 148	590	49	21
Östergötland	1 680	587	31	11
Jönköping	1 581	626	24	9
Kronoberg	881	142	90	17
Kalmar	1 068	393	52	18
Gotland	257	106	13	5
Blekinge	610	284	93	38
Skåne	5 095	1 723	41	14
Halland	1 364	488	23	8
Västra Götaland	7 339	2 785	37	13
Värmland	1 151	334	51	15
Örebro	1 181	368	102	32
Västmanland	949	351	30	11
Dalarna	1 294	169	128	21
Gävleborg	1 093	327	49	15
Västernorrland	1 020	208	87	20
Jämtland	598	40	90	8
Västerbotten	1 054	340	37	12
Norrbottnen	931	40	257	19

¹ Löpande priser.

² Anslagsramar anges i 2021 års prisnivå.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2024.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen omfattar att genomföra nödvändiga drift- och underhållsåtgärder av de anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och bevara dem så att den avsedda funktionen kan upprätthållas under hela livstiden och därmed bidra till att de transportpolitiska målen nås. Underhållsåtgärder är endast kostnadseffektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen och därefter krävs en reinvestering av de delar av anläggningen som har uppnått sin tekniska livslängd för att undvika onödigt höga underhållskostnader. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet. Under 2024 drabbades transportsystemet av vissa omfattande kritiska incidenter och händelser som Trafikverket har behövt hantera. Till exempel startade året med ett extremt snöoväder som påverkade stora delar av landet i januari och ställde till med oreda för väg- och

järnvägstrafiken på flera håll, men kanske allra mest på väg E22 i Skåne. Malmbanan drabbades under december 2023 av en urspårning som medförde omfattande skador på anläggningen med totalstopp som följd. Reparationsarbetet genomfördes under mycket svåra vinterförhållanden och kunde färdigställas först en bit in på 2024. Uppemot 100 personer arbetade dygnet runt för att minimera påverkan av uteblivna transporter. Återställningen av skredet vid väg E6 i Stenungsund, vilket inträffade hösten 2023, kunde genomföras snabbare än planerat och motorvägen öppnades långt tidigare än den ursprungliga tidplanen och stod klar inför sommarsemestern 2024. Dessa stora händelser tillsammans med den dagliga verksamheten förutsätter att Trafikverket agerar med sin underhållsorganisation i väg- och järnvägsanläggningarna. Det sker ofta i samverkan med andra myndigheter, kommuner och näringslivet. Åtgärder prioriteras utifrån samhällsnytta, kostnadseffektivitet och anläggningens tillstånd. Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten under 2024 framgår av tabell 3.7.

Tabell 3.7 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Drift och underhåll av vägar	11 621	11 978	12 207	13 250	14 317	15 813
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 231	1 242	1 484	1 533	1 670	1 850
Bidrag för drift av enskild väg	1 211	1 273	1 308	1 309	1 328	1 613
Drift, underhåll och trafikledning järnväg	9 320	12 605 ¹	14 784 ²	14 764	13 636	15 698
Totalt	23 383	27 098	29 783	30 856	30 951	34 974

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

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

Källa: Trafikverkets regleringsbrev.

Vägunderhållet säkerställer och förbättrar framkomligheten

Under 2024 ökade verksamhetsvolymen för vägunderhåll jämfört med föregående år. Under året fortsatte Trafikverket att genomföra ett utökat antal åtgärder till följd av bl.a. regeringens genomförda särskilda satsningar på förbättrat vägunderhåll av såväl de statliga som enskilda vägarna. Exempel på åtgärder som har utförts inom vägunderhållet i hela landet är beläggnings-, belynings-, avvattnings- och brounderhåll.

En viktig verksamhet för att säkerställa framkomlighet och användbarhet är beläggningsunderhåll. Statusen på de belagda vägarna påverkas även av andra åtgärder som t.ex. avhjälpande underhåll och bärighetshöjande åtgärder. Nedlagda kostnader för beläggningsunderhåll varierar mellan olika vägtyper, se tabell 3.8. Variationerna mellan åren är små. Fördelningen mellan de olika vägtyperna är representativ utifrån hur mycket trafik som går på vägarna, eftersom mer trafikerade vägar slits mer och har en snabbare nedbrytning och därför behöver mer underhåll än mindre trafikerade vägar.

Tabell 3.8 Kostnader för förebyggande belägningsåtgärder för respektive vägtyp

Kronor per kvadratmeter väg per år

Vägtyp

	Andel av total vägyta, procent	Trafikarbete, procent	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Vägar i storstadsområden	2	13	7	9	9	9	7	7
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	19	40	4	6	5	6	5	8
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	28	30	5	5	4	5	7	4
Övriga för näringslivet viktiga vägar	27	11	3	2	2	3	2	2
Vägar som är viktiga för landsbygden	4	1	1	2	3	3	3	2
Övriga vägar	20	5	2	2	2	2	2	2
Totalt	100	100	3	4	4	4	4	4

Källa: Trafikverket.

En väl fungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten under vintermånaderna. Enligt Trafikverkets bedömningar verkar förekomsten av extremväder med stora nederbörds mängder öka, liksom antalet väderomslag. Det kan öka risken för halka och tjälskador. Perioderna med stabil vinter tenderar att bli kortare i norra Sverige. Året inleddes med mycket snö och vind i de södra och västra delarna av landet. I januari uppstod det stopp på väg E22 i Skåne. Övriga delar av landet hade en mer normal start på vintern. Trafikverket har under 2024 och 2025 arbetat med att förbättra vinterväghållningen, bl.a. till följd av ett regeringsuppdrag som omfattade att bl.a. upprätta en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning. Kostnaden för vinterväghållning under 2024 var 2 609 miljoner kronor vilket är knappt 70 miljoner kronor lägre än föregående år.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om vinterväghållning (bet. 2021/22:TU7 punkt 24, rskr. 2021/22:152). Av tillkännagivandet följer att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom rimliga tidsramar – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter (bet. 2021/22:TU7 s. 135). Den 7 september 2023 beslutade regeringen att ge en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att se över reglerna för statsbidrag till enskild väghållning. I uppdraget ingick också att analysera förordningens tillämpningsområde och Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen och lämna nödvändiga förslag till förändringar. Utredaren redovisade uppdraget den 30 juni 2024 i promemorian Statsbidrag till enskild väghållning (LI2024/01755). En ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning föreslås ersätta den nuvarande förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Utredaren konstaterar i sin redovisning att Trafikverket bör upprätthålla och vidareutveckla det arbete med information, rådgivning och samverkan som syftar till att underlätta för enskilda väghållare att få tillgång till entreprenörer för vinterunderhåll. Regeringen instämmer i att Trafikverket fortsatt bör uppmuntra enskilda väghållare att samarbeta med varandra, för att på så sätt öka förutsättningarna för en kostnadseffektiv vinterväghållning. Regeringen instämmer i utredningens förslag att en ny förordning ska ersätta den nuvarande i syfte att tydliggöra ändamålet, förutsättningarna och formerna för bidrag till enskild väghållning. Regeringen instämmer även i utredarens förslag att Trafikverkets serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare bör förtydligas och att det införs en skrivning i Trafikverkets instruktion att myndigheten på ett kostnadseffektivt sätt ska tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare. Sammantaget bedömer regeringen att den nya förordningen kommer skapa förutsättningar för att

förtydliga och förbättra processen kring den statliga bidragsgivningen till de enskilda väghållarna. Regeringen har den 19 juni 2025 fattat beslut om en ny förordning avseende statsbidrag till enskild väghållning och ändrat i Trafikverkets instruktion. Förordningarna träder i kraft den 1 januari 2026. Regeringen anser därmed att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och slutbehandlat.

För att bibehålla eller återställa vägnätets robusthet och kapaciteten har Trafikverket under året genomfört bärighetsåtgärder. Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller ca 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket som genererar tunga transporter. Inom bärighetsanslaget utförs även förebyggande åtgärder för att klara av exempelvis stormar och skred till följd av klimatförändringar. I den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en fortsatt successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. Under 2024 genomförde Trafikverket åtgärder för att höja bärigheten till BK4 på flera broar. Bland annat färdigställdes två större broutbyten i Mellersta regionen vid väg E4 och trafikplats Mehedeby samt över Glamsbäcken. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2024 ytterligare ca 2 913 kilometer väg för BK4. Totalt har 44 311 kilometer statliga vägar öppnats för BK4.

Högre verksamhetsvolym för järnvägsunderhållet möjliggör fler underhållsåtgärder

För att hålla järnvägsnätet tillgängligt och med en hög säkerhet för användarna genomförs underhåll av bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar. Trafikverkets verksamhetsvolym för drift och underhåll av den statliga järnvägen ökade under 2024 jämfört med både 2022 och 2023. Det innebär att Trafikverket fortsatt har kunnat utföra fler underhållsåtgärder och bl.a. kunnat öka andelen förebyggande åtgärder, t.ex. reinvesteringar, komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Underhållsverksamheten på järnväg finansieras utöver av anslagsmedel även av intäkter från banavgifter. Banavgiftsintäkterna uppgick under 2024 till 2 404 miljoner kronor vilket innebär att de finansierade ca 14 procent av Trafikverkets totala verksamhetsvolym för drift och underhåll av järnvägen. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt har Trafikverket prioriterat underhållet på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Prioriteringar av verksamheten framgår av Trafikverkets underhållsplan avseende perioden 2024–2027. Planen, som uppdateras årligen, utgår från den nationella planen för transportinfrastrukturen och Trafikverkets underhållsstrategier.

Förutsättningar i den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 är att Trafikverket kan säkerställa grundläggande funktioner för framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet för hela det statliga järnvägsnätet. Trafikverket genomför en särskild satsning för att ta igen det eftersläpande underhållet på fyra särskilt utpekade flöden: Malmbanan, Luleå–Hallsberg, Södra stambanan och Västra stambanan. Dessa flöden har tagits fram i branschsamverkan och är viktiga för person- och godstrafiken. Exempel på större reinvesteringar som genomförts under året är spårbyte på Malmbanan, kontaktledningsbyte på sträckan Västerasby–Långsele och Älmhult–Hässleholm samt flera utbyten av växlar på olika platser i landet. Från och med 2023 så förekommer det inte längre några trafikpåverkande hastighetsnedsättningar i järnvägsnätet på grund av bristande underhåll.

Tabell 3.9 visar antalet kronor per tågkilometer för 2019–2024 och antalet kronor per spårmeter för underhåll och reinvesteringar under 2024 (tågkilometer motsvarar trafikering). Antalet kronor per tågkilometer är högre på bantypen övriga för

näringslivet viktiga banor på grund av att det går relativt lite trafik på dessa banor i förhållande till kostnaden för underhållet. Förändringar från år till år beror främst på vilka större reinvesteringar som genomförs och hur trafikeringen förändras. Reinvesteringar som ledde till en ökning av antalet kronor per tågkilometer 2024 var tunnelåtgärder, spår- och växelbyten samt ett större ställverksbyte på övriga för näringslivet viktiga banor. Även spårbyten på Malmbanan har påverkat övriga för näringslivet viktiga banor. År 2020 påverkades av en minskad trafikering på grund av pandemin, vilket har bidragit till att antalet kronor per tågkilometer ökade generellt under 2020.

Tabell 3.9 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Kronor per tågkilometer per år

Bantyp	Miljoner tågkilometer 2024	Andel, procent	Spårkilometer	Andel, procent	Kronor per spårmeter 2024	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Storstad	40,6	25	1 361	9	880	38	49	38	29	32	29
Större stråk	67,8	41	4 480	30	597	28	24	31	45	40	39
Godstransporter och resandetrafik	42,6	26	4 401	30	868	51	54	43	60	62	90
Dagliga resor och arbetspendling	12,3	7	2 345	16	803	57	95	133	101	172	153
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,3	1	1 332	9	801	244	409	378	730	504	839
Ringa eller ingen trafik	0,0	0	339	2	27	0	0	0	0	0	0
Rangerbangårdar	0,8	0	331	2	1 384	473	662	1 004	656	636	596
Övriga bangårdar	0,0	0	214	1	664	0	0	0	0	0	0
Totalt	165,4	100	14 803	100	760	43	50	51	58	61	68

Källa: Trafikverket.

Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Fortsatta utmaningar att nå det övergripande transportpolitiska målet

Regeringen bedömer att det övergripande transportpolitiska målet inte har nåtts eftersom merparten av indikatorerna har försämrats eller ligger kvar på samma nivå som när målen antogs. Påverkan av väderrelaterade händelser på transportsystemet var mindre under 2024 än 2023, men skapade ändå utmaningar för tillgängligheten i delar av landet under 2024. Den internationella osäkerheten, som krig i Ukraina och i Mellanöstern, finansiell oro och handelspolitiska spänningar, påverkar också transportsektorn negativt. Tillgängligheten för både gods- och persontransporter bedöms befinna sig på en ungefär likvärdig nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Transportkostnaderna för godstransporter ökar och det finns fortsatt stora geografiska variationer i tillgängligheten för persontransporter. Den sammantaget negativa trenden för utvecklingen av transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsatte under 2024. Under 2024 genomfördes dock ett utökat antal underhållsåtgärder i såväl väg- som järnvägsnäten vilka i viss utsträckning bidragit till att förbättra robustheten och tillförlitligheten med en bättre framkomlighet som följd. För samtliga indikatorer finns tydliga geografiska tillgänglighetsskillnader, vilka tenderar att befastas och även öka över tid. Transportförsörjningen bedöms inte vara samhällsekonomiskt effektiv, då transportköparen i de flesta fall inte betalar för alla de kostnader som transporten orsakar, även om det finns undantag. En positiv trend är att antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet totalt sett minskat sedan målen antogs 2009, så även mellan 2023 och 2024. Även växthusgasutsläppen

har minskat över tid, även om denna trend bröts under 2024, då utsläppen i stället ökade. Transporternas ekonomiska överkomlighet har förbättrats sedan målen antogs, vilket bl.a. beror på minskade kostnader för att köra bil under det senaste året.

Trots att den sammantagna utvecklingen visar på fortsatta utmaningar för att nå de transportpolitiska målen, och efter många år av otillräckliga satsningar i tidigare nationella planer, bedömer regeringen att den historiskt kraftiga satsningen som kommande tolv år ska genomföras på underhåll av vägar och järnvägar samt på nya investeringar, kommer att ha en positiv inverkan på utvecklingen. Riksdagens beslut om ekonomiska ramar för en ny nationell plan bedöms medge att hela underhållsskulden inom vägsystemet kan återtas. Trafikverket får också möjlighet att återta så mycket av det eftersläpande underhållet inom järnvägen som myndigheten bedömer är möjligt. Enligt regeringen kommer denna satsning att bidra till ett robust och effektivt samt långsiktigt hållbart transportsystem i hela landet där människors vardag fungerar och företagen kan fortsätta att driva och utveckla sin verksamhet.

Det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet kräver fortsatt en effektiv, hållbar och modern transportpolitik som genomförs i samarbete och samverkan mellan politiken, näringslivet och forskningen.

Funktionsmålet har i några delar fortsatt utvecklats i negativ riktning medan andra delar sammantaget inte förändrats märkbart

Utvecklingen för att kunna nå funktionsmålet bedöms sammantaget ha haft en negativ riktning sedan målen antogs. Transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsatte försämrans under 2024, framför allt på grund av fortsatt låga nivåer på underhållet i förhållande till behoven vilket bl.a. avspeglar sig i en låg punktlighet inom järnvägs- trafik, men även inom vägtrafiken ligger det totala antalet stillastående fordons- timmar högre än när målen antogs. Den negativa trenden för kvalitet och driftsäkerhet har på en övergripande nivå fortsatt, om än med mindre förändringar än tidigare år. Tillgängligheten för både gods- och persontransporter har haft små förändringar de senaste åren men bedöms ändå vara på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Däremot noteras en högre punktlighet inom inrikesflyget. Transportkostnaderna ligger till viss del kvar på höga nivåer, till följd av internationella störningar i transportsystemet.

Användbarheten av transportsystemet för olika grupper har, bortsett från pandemi- åren, sammantaget inte förändrats märkbart sedan målen antogs och inte heller under 2024. Jämställdheten inom transportområdet bedöms på en övergripande nivå inte ha förändrats märkbart. Den sammantagna skillnaden i körkortsinnehav mellan kvinnor och män har minskat något, men varierar stort inom olika åldersgrupper. Även kvinnors representation i beslutande organ ligger totalt sett på ungefär samma nivå som när målen antogs, men varierar mellan typ av organisation. Transportbranschens förutsättningar har utvecklats negativt mot bakgrund av att antalet innehavare av körkort med behörigheterna C och D har minskat och medianåldern för dem med körkort med behörighet D fortsätter att öka.

Utvecklingen mot att nå hänsynsmålet har sammantaget inte förändrats

Bedömningen är att utvecklingen mot att nå hänsynsmålet sammantaget fortsatt är oförändrad jämfört med när målen antogs vilket även gäller för 2024. Vissa indikatorer har förbättrats medan andra försämrats eller ligger kvar på samma nivå. Omkomna och allvarligt skadade har minskat sedan 2009 och en minskning har även skett under 2024. Olyckor med vilt och ren fortsätter att öka över tid och så även under 2024. Växthusgasutsläppen har minskat sedan 2010 men ökade kraftigt under 2024, främst

som en följd av den sänkta reduktionsplikten och sänkta drivmedelsskatter. Åtgärds-
taktan behöver därför öka för att etappmålet för 2030 ska nås i tid.

Påverkan på människors livsmiljö har försämrats sedan målen antogs, då t.ex. fler
personer är utsatta för bullernivåer över gränsvärden. Andelen personer som använder
fysiskt aktiv transport är liten och har minskat över en längre tidsperiod. Däremot har
luftkvaliteten förbättrats något. Den sammantagna påverkan på naturmiljön och
kulturlandskapet har inte förändrats på ett avgörande sätt sedan målen antogs och inte
heller under 2024.

3.4 Politikens inriktning

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem är en
förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Genom målmedvetna beslut där trafik-
slagen inte ställs mot varandra utan i stället ges förutsättningar att komplettera
varandra kan transporteffektivitet och de transportpolitiska målen nås. På så sätt
underlättas människors vardag med resor till jobb och utbildning. Vidare stärks
förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb, stärkt konkurrenskraft
och tillväxt i hela landet, samtidigt som god tillgänglighet bidrar till ökat bostads-
byggande.

Regeringen har från början av mandatperioden varit tydlig med att det är underhåll av
den befintliga infrastrukturen som ska prioriteras då det bidrar till en välfungerande
transportinfrastruktur som stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som
regional utveckling. Detta arbete behöver fortsätta. Under lång tid har underhållet av
befintliga vägar och järnvägar prioriterats ned och verksamheten har tillförts för lite
resurser. Underhållsskulden har tillåtit växa. För att bryta denna negativa trend
genomförs på regeringens initiativ historiskt stora satsningar på infrastrukturen genom
att markant öka de ekonomiska ramarna för underhåll av vägar och järnvägar och för
nya investeringar för den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för
perioden 2026–2037 jämfört med den nu gällande planen. Den kommande planen
skapar förutsättningar för att underhållsskulden återtas så långt som Trafikverket
bedömer är möjligt under planperioden på järnvägen och helt kan arbetas bort på
vägarna. Parallellt med att minska underhållsskulden har på regeringens initiativ den
ekonomiska ramen för utveckling av transportinfrastrukturen också utökats, vilket
skapar möjligheter för att genomföra investeringar i ny transportinfrastruktur.
Sammantaget bedömer regeringen att detta ökar förutsättningarna för en robust
transportinfrastruktur.

Även andra satsningar har genomförts under mandatperioden. Exempelvis har det
statliga bidraget till kommuner för driftstöd till regionala flygplatser ökat, skatten på
flygresor avskaffats samt stämpelskatten vid in-teckning i skepp slo-pats. Regeringen
fortsätter målmedvetet att bygga ut laddinfrastrukturen för personbilar och tunga
fordon, och främja introduktionen av eldrivna fordon. Genom investeringsstödet för
godstransporter och miljökompensationen för gods på järnväg har regeringen också
aktivt drivit på klimatomställningen av transportsektorn. Vidare har på regeringens
initiativ väsentliga satsningar genomförts inom det civila försvaret för transport-
sektorn. Det strategiska arbetet med godstransporter fortsätter med utgångspunkten i
ett godstransportsystem där trafikslagen ska komplettera varandra utifrån sina
respektive fördelar.

Nu tas ytterligare steg i regeringens strävan att hela Sverige ska fungera. För att göra
det ännu mer attraktivt att bo, leva, och verka i hela landet lägger nu regeringen extra
fokus på sjöfarten och luftfarten. Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar behöver
stärkas liksom transportbranschernas konkurrenskraft. Regeringen vill fortsätta stärka

befintlig infrastruktur för hela landet och föreslår ökat stöd till sjö- och flygräddning samt till icke-statliga flygplatser. För att underlätta fortsatta godstransporter på järnväg föreslår regeringen också att den befintliga miljökompensationen för godstransporter på järnväg ska förstärkas. Ytterligare satsningar görs på civilt försvar och samtidigt fortsätter arbetet att påskynda transportsektorns klimatomställning genom nya åtgärder. I arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsatt integreras och hanteras.

Ökad konkurrenskraft på transportmarknaderna

Regeringen avser att ytterligare stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft genom att genomföra förbättringar av systemet med tonnagebeskattning som möjliggör för fler företag och fartyg att kunna omfattas. Detta kan på sikt bidra till fler svenskflaggade fartyg.

Kostnaderna i Sjöfartsverkets anslagsfinansierade verksamhet har under lång tid inte åtföljts av en motsvarande anslagsökning. Därför föreslår regeringen att anslagsnivån förstärks för att stärka Sjöfartsverkets ekonomi långsiktigt. Därmed förbättras också förutsättningarna för sjöfarten.

Luftfartens konkurrenskraft behöver stärkas. Fortsatta negativa effekter av den tidigare pandemin, sanktioner och stängda luftrum till följd av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina samt delvis ändrade resvanor har lett till stora utmaningar för luftfarten. Regeringen föreslår därför åtgärder för att förbättra möjligheterna för luftfartens konkurrenskraft.

Flygplatsernas betydelse har även ökat ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv, samtidigt som det ekonomiska underskottet för det icke-statliga flygplatskollektivet som helhet har ökat. För att motverka risken för nedläggningar av flygplatser, föreslår regeringen att staten bör delfinansiera upp till 75 procent av de totala driftunderskotten vid de icke-statliga flygplatserna. Samtidigt föreslår regeringen en höjd ersättning till 27 beredskapsflygplatser med ambitionen att uppnå full kostnads-täckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg under tider på dygnet då flygplatserna är stängda.

Stockholm-Arlanda flygplats har haft en svagare passagerarutveckling än flera övriga nordiska storflygplatser och återhämtningen efter pandemin går långsammare än i många andra europeiska länder. För att stärka Stockholm-Arlanda flygplats konkurrenskraft och Sverige som besöksland föreslår regeringen att medel tillförs Transportstyrelsen för arbetet med att förbättra förutsättningar till nya internationella flyglinjer genom ambitiösa luftfartsavtal och effektiv tillståndshantering samt tillskott för att främja samarbetet mellan berörda aktörer för att attrahera fler direktlinjer till Sverige och Stockholm-Arlanda flygplats.

Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet har vuxit kraftigt sedan Storbritanniens utträde ur EU inleddes. Den nuvarande finansieringen via anslag är inte tillräckligt flexibel för att hantera en växande och svårförutsägbar verksamhet. För att ge Transportstyrelsen förutsättningar att erbjuda fordonstillverkarna en förutsägbar typgodkännandeprocess och långsiktiga planeringsförutsättningar föreslår regeringen att redovisningen av inkomsterna från avgifter inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet ändras så att de kan disponeras av myndigheten.

Som en del i arbetet med att förbättra myndigheternas kontroller och bidra till digitaliseringen av transportsektorn föreslår regeringen att Trafikverket tilldelas medel för de kostnader för utveckling och förvaltning av den s.k. eFTI-sluss som Sverige enligt EU-regelverket om elektronisk godstransportinformation är skyldig att upprätta.

För att stärka järnvägens konkurrenskraft föreslår regeringen en höjning av miljö-kompensationen för godstransporter på järnväg, utöver den tidigare beslutade förlängningen av miljökompensationen under perioden 2026–2030. Höjningen förutsätter att Europeiska kommissionen godkänner stödet.

Insatser för ökad robusthet och säkerhet inom transportområdet

Mot bakgrund av det försämrade säkerhetspolitiska läget uppstår ökade behov av förstärkt robusthet och säkerhet inom transportområdet. Beredskapssektorn transporter är mycket viktig för att upprätthålla samhällsviktig verksamhet, bl.a. för andra beredskapssektorer, Sveriges försörjningsförmåga och Försvarmaktens behov. Trafikverket som sektorsansvarig myndighet och de övriga beredskapsmyndigheterna i sektorn behöver förbättrade förutsättningar för att kunna öka sin förmåga vid höjd beredskap och ytterst krig. Militär rörlighet, värdlandsstöd samt behovs- och försörjningsanalyser är prioriterade områden, utifrån de krav som kan ställas på Sverige som Natomedlem. Ytterligare åtgärder kan därför behöva genomföras.

Med utgångspunkt i det uppdrag som regeringen gav Trafikverket den 26 juni 2025 att med utgångspunkt i Försvarmaktens behov av militär rörlighet, vidta åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågfarjetrafik mellan Sverige och Tyskland till och med 2031 (LI2025/01300), föreslår regeringen att medel tillförs för genomförandet av uppdraget.

Regeringen anser att den interregionala tillgängligheten som den av staten upphandlade trafiken skapar bör upprätthållas. Därför föreslår regeringen att ytterligare medel tillförs för statens trafikavtal för 2026. Vidare stärker regeringen främjandet av vardagsrörelse för att bidra till en bättre hälsa i befolkningen, vilket bidrar till hänsynsmålet, se även utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg, avsnitt 4.

Förbättrade förutsättningar för myndigheternas verksamhet och kontroll

Regeringen fortsätter sitt arbete för att uppnå en ökad transparens och bättre budget-disciplin bl.a. genom separering av Trafikverkets förvaltningskostnader. I syfte att uppnå en ökad transparens föreslås medel omfördelas från flera anslag som Trafikverket disponerar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer till myndighetens förvaltningsanslag. Vidare föreslås att ändamålen för vissa av anslagen ändras för att öka såväl transparensen som underlätta styrningen av verksamheten.

Arbetet med effektivisering av Trafikverkets verksamhet fortsätter. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025 att Trafikverkets arbete med effektivisering av den egna verksamheten genom att bl.a. minska myndighetens interna kostnader skulle minska storleken på Trafikverkets två stora sakanslag samt myndighetens förvaltningsanslag med 600 miljoner kronor fr.o.m. 2026. Regeringen föreslår nu att Trafikverkets förvaltningsanslag minskas med ytterligare 300 miljoner kronor fr.o.m. 2026.

Regeringen har gett en särskild utredare i uppdrag att utreda effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur för att få ut mer nytta och snabbare resultat av de medel som anslås (dir. 2025:66). Regeringen avser att återkomma i denna del i samband med arbetet med nationell planering av den statliga transportinfrastrukturen.

Trafikanalys statistikproduktion behöver framtidssäkras genom modernisering och digitalisering, framför allt i syfte att bibehålla och öka kvaliteten men även utifrån ett förenklingsperspektiv. Regeringen föreslår därför att medel för detta ökas.

Regeringen fortsätter att vidta åtgärder för att öka effektiviteten i den offentligt finansierade verksamheten. Statsförvaltningen behöver bli mer ändamålsenligt organiserad och antalet myndigheter bör minska, se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 4.5 och Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.1. Regeringen bedömer att ett antal organisationsförändringar bör genomföras och avser därför att bilda en samlad analys- och utvärderingsmyndighet med ansvar för tillväxt och infrastruktur genom att överföra och inordna Trafikanalys samtliga uppgifter i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) samt att avveckla Trafikanalys. Organisationsförändringen ska träda i kraft den 1 januari 2027.

Regeringen avser också att fortsätta arbetet med att se över de medicinska kraven för körkortstillstånd, vilket väntas innebära en minskad belastning på hälso- och sjukvården och frigöra tid för annan vård.

Insatser för transportsektorns klimatomställning

Regeringens åtgärder för att påskynda klimatomställningen inom transportsektorn görs huvudsakligen inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur och utgiftsområde 21 Energi. Regeringen föreslår ett förlängt stöd för marknadsintroduktion av lätta el-lastbilar samt en förstärkning av Klimatklivet som bl.a. kan användas för utbyggnad av laddinfrastruktur för fordon, se vidare utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur, avsnitt 3.22.

Hinder i elektrifieringen av transportområdet behöver undanröjas. Betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97) har nyligen remitterats och kommer att ligga till grund för regeringens fortsatta arbete inom området.

Det är fortsatt angeläget att verka för att en ökad samverkan mellan berörda aktörer kommer till stånd i syfte att öka produktionen och användningen av fossilfria drivmedel i flyg- och sjöfartssektorn. En s.k. bokstavsutredare har i uppdrag att föreslå konkreta åtgärder för att säkerställa tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxid snåla drivmedel inom luftfarten och sjöfarten (LI 2025:C).

3.5 Budgetförslag

3.5.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.10 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor				
2024	Utfall	32 872 106	Anslagssparande	11 906 738
2025	Anslag	41 443 989 ¹	Utgiftsprognos	39 487 274
2026	Förslag	46 386 804		
2027	Beräknat	48 706 519 ²		
2028	Beräknat	52 700 294 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 48 502 614 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 51 813 098 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- investeringar och bidrag i syfte att utveckla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen och åtgärder som bidrar till att upprätthålla tåg färjetrafik för Försvarmaktens behov,

- byggherrekostnader direkt relaterade till Trafikverkets samhällsinvesteringar,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- infrianden av betalningsutfästelser för aktieägartillskott, kapitaltäckningsgarantier och kreditförluster enligt riksdagens beslut,
- teknikutveckling som kommer att användas i infrastrukturanläggningen samt åtgärder i nationalstadsparken,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- åtgärder för beredskap samt civilt försvar och därtill kopplade förvaltningskostnader, samt
- anskaffning och förvaltning av markbaserad navigeringsutrustning för flygplatser.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.11 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	41 028 989	41 028 989	41 028 989
Pris- och löneomräkning ²	1 170 685	1 347 662	1 892 838
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	4 187 130	6 329 868	9 778 466
varav BP26 ³	-1 328 000	-134 000	-134 000
– Omfördelning medel för godsstrategin till anslag 1:3 Trafikverket	-4 000	-4 000	-4 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: korrigerig av beslut BP25	5 000	5 000	5 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: renodling anslag	1 410 000	1 404 000	1 404 000
– Borttagande av medel för avbrutet objekt om nytt system för tågtrafikledning	-1 200 000		
– Minskat bidrag till ideella organisationer	-8 000	-8 000	-8 000
– Rättelse inlägg av infrastrukturpropositionen: utveckling	-1 586 000	-1 586 000	-1 586 000
– Civilt försvar: Tågfärjetrafik mellan Sverige och Tyskland	55 000	55 000	55 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	46 386 804	48 706 519	52 700 294

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslog i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 1 171 miljoner kronor för perioden 2026–2037 i 2025 års prisnivå. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Med anledning av riksdagens beslut ökades anslaget efter förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25: TU1, rskr. 2024/25:101). Regeringen genomför nu åtgärder som behöver vidtas för att den politiskt överenskomna storleken på den ekonomiska ramen för satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppnås. Under perioden 2026–2028 minskas anslaget totalt med 1 586 000 000 kronor och beräknas minska med 1 586 000 000 kronor 2027 och med 1 586 000 000 kronor 2028. Till följd av detta samt att det föreslås omfördelningar av anslagsmedel mellan anslag och anslagsposter

avser Regeringskansliet att under hösten bereda frågan om fördelning av anslagsmedel på anslagsposter inför framtagandet av 2026 års regleringsbrev för Trafikverket.

Den finansiella översynen av Trafikverket innebär förutom att medel föreslås omfördelas även att anslagens ändamål behöver ses över. Översynen av anslagsändamålen leder till att ändamålen föreslås formuleras på en mer övergripande nivå. Jämfört med tidigare föreslås ett ändamål införas som avser byggherrekostnader direkt relaterade till Trafikverkets samhällsinvesteringar. Med detta avses kostnader för ledning, styrning och uppföljning av investeringsåtgärder enligt vedertaget begrepp i bygg- och anläggningsbranschen och motsvarande kostnader inom drift- och underhållsverksamheten.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025 att medel av förvaltningskaraktär fr.o.m. 2026 ska omfördelas från anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till anslaget 1:3 *Trafikverket* (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.5.1 och 3.5.2, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). Trafikverket har i redovisning av ett regeringsuppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av myndigheten föreslagit förändringar i anslagsstrukturen. Några av dessa förändringar genomfördes redan efter förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr.22, avsnitt 3.5, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101) innan regeringsuppdraget slutredovisades. I det fortsatta analysarbetet har det uppmärksamrats ytterligare omfördelningar som behöver göras i syfte att fullfölja den påbörjade förändringen mot ett utökad förvaltningsanslag. Anslaget ökas därför med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

I arbetet för att öka tydligheten och renodla de båda anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* föreslås det att medel omfördelas mellan anslagen. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför totalt sett med 1 410 000 000 kronor 2026 och beräknas öka med 1 404 000 000 kronor för 2027 och 2028. Inom ramen för denna omfördelning föreslår regeringen att medel för bärighetshöjande åtgärder, bl.a. BK4, flyttas från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 1 904 000 000 kronor fr.o.m. 2026. Vidare föreslås att medel avseende bidrag till Öresundsbrokonsortiet omfördelas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande för statens transportinfrastruktur*. Detta eftersom medlen avser att användas för en avgift till nyttjande av bron och inte till utgifter för investeringar. Anslaget minskas till följd av det senare med 494 000 000 kronor fr.o.m. 2026. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med motsvarande belopp. Slutligen beräknas anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* fr.o.m. 2027 minska med 6 000 000 kronor genom att medel omfördelas avseende kostnader för inspektioner på det enskilda vägnätet och bevakningsärenden.

Trafikverket har aviserat att myndigheten har avbrutit ett avtal gällande nytt system för tågtrafikledning. Regeringen föreslår därför att anslaget under 2026 minskas med 1 200 000 000 kronor.

Medel som aviserades i budgetpropositionen för 2025 om satsning till det strategiska arbetet med godstransporter omfördelas till anslaget 1:3 *Trafikverket*. Anslaget minskas med 4 000 000 kronor 2026 och beräknas minska med 4 000 000 kronor 2027 och 2028.

Anslaget minskas med 8 000 000 kronor fr.o.m. 2026 avseende bidrag till ideella organisationer.

Regeringen gav den 26 juni 2025 Trafikverket i uppdrag att med utgångspunkt i Försvarmaktens behov av militär rörlighet och Sveriges förmåga att lämna och ta

emot världlandsstöd inom ramen för sitt åtagande som Natomedlem vidta åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tåg färjetrafik mellan Sverige och Tyskland till och med 2031. Anslaget ökas därför med 55 000 000 kronor 2026, och beräknas öka med 55 000 000 kronor per år under perioden 2027–2031. Finansiering beräknas för 2027 ske genom att anslaget 2:4 *Krisberedskap* under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med 29 000 000 kronor. Under perioden 2028–2031 beräknas finansiering ske genom att anslaget 2:4 *Krisberedskap* under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med 55 000 000 kronor per år. Vidare föreslår regeringen i propositionen Höständringsbudget för 2025 (prop. 2025/26:2) att anslaget ökas med 15 000 000 kronor för motsvarande behov.

Regeringen föreslår att 46 386 804 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 48 706 519 000 kronor respektive 52 700 294 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 164 861 000 000 kronor 2027–2050.

Skälen för regeringens förslag

Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som fr.o.m. den 1 januari 2026 är 3,30 procent, vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority, EIOPA.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. Avgörande för när ett åtagande uppkommer är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår avtal om sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördyra genomförande av åtgärder. Bemyndigandet föreslås därför vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska

åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 164 861 000 000 kronor 2027–2050.

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

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029 – 2050
Ekonomiska åtaganden vid årets början	93 342 514	97 928 797	124 189 818			
Nya ekonomiska åtaganden	15 210 071	45 348 558	66 654 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-19 601 110	-21 126 824	-26 384 792	-33 863 257	-24 320 008	-106 275 761
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	8 977 322	2 039 287				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	97 928 797	124 189 818	164 459 026			
Beslutat/förslaget bemyndigande	157 000 000	161 340 000	164 861 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

Låneram för samhällsinvesteringar

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att för 2026 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 77 007 603 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens Järnvägar, Region Stockholm och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

Sedan 2017 har Trafikverket möjlighet att ansöka om medfinansiering i s.k. blanding-utlysningar inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, FSE, där Trafikverkets projekt som beviljas medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas. Även Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar låneramen.

Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättnings-tillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.14 innebär.

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

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de

prioriterade vägprojekten E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen och Rv 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Motala–Mjölby, Göteborg–Trollhättan samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet (Citybanan).

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022–2033 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverige-förhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Motalaviken på riksväg 50, över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Skurusundet på väg 222 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från de trängselskatter som tas ut huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Ett liknande upplägg föreligger för de objekt som omfattas av Västsvenska infrastrukturpaketet. För att finansiera utbyggnaden upptas även lån i Riksgäldskontoret för den del av den årliga produktionen som inte kan finansieras av överskottet från trängselskatter. Överskott kommande år kommer därefter att användas för att finansiera amortering av de lån som har tagits upp för bl.a. byggandet av Förbifart Stockholm, de objekt som lånefinansieras inom ramen för det Västsvenska infrastrukturpaketet och investeringar i ERTMS på Öresundsbron och Öresundsbanan. För att kunna möta behovet av medel för planerade investeringar som finansieras med lån, inom framför allt Stockholmsregionen och Västsvenska infrastrukturpaketet, behöver låneramen inklusive tidigare upplåning uppgå till 77 007 603 000 kronor.

Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 63 miljarder kronor i 2025 års prisnivå, enligt den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Planeringsramen ska komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2026–2037 som uppgår till 1 171 miljarder kronor.

Tabell 3.13 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts- område	Myndighet	Beslutade		Beslutade låneramar 2025 ¹	Begärda låneramar 2026	Beräknad amortering 2026	Beräknad nyupplåning 2026
		låneramar 2024 ¹	Skuld 2024-12-31				
22	Trafikverket	71 000 000	68 506 921	75 337 475	77 007 603	2 477 078	4 141 760
Summa		71 000 000	68 506 921	75 337 475	77 007 603	2 477 078	4 141 760

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

Tabell 3.14 Beräknad nettouplåning för respektive år för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	Skuld					2029– 2033	Utgående balans 2033
	2024-12-31	2025	2026	2027	2028		
Broinvesteringar	11	-1,3	-1,3	-1,3	-1,3	-5,3	0,4
El- och Tele anläggningar	4 412	-186,0	-186,0	-186,0	-186,0	-930,0	2 738,0
E6							
Svinesundsförbindelsen och Tullstation	37	-37,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prioriterade vägprojekt	2 443	-240,0	-240,0	-240,0	-240,0	-1 168,0	315,0
Prioriterade järnvägsprojekt	9 691	-617,0	-617,0	-617,0	-617,0	-3 085,0	4 138,0
Botniabanan	10 663	-429,0	-429,0	-429,0	-429,0	-2 145,0	6 802,0
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan							
	0	15,0	5,0	16,0	-2,0	-10,0	24,0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	27 257	-1 495,3	-1 468,3	-1 457,3	-1 475,3	-7 343,3	14 017,4
E4 Sundsvall	838	-48,0	-35,0	-33,0	-29,0	-181,0	512,0
Rv 50 Motala-Mjölby	312	-14,0	-11,0	-11,0	-10,0	-62,0	204,0
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 150	-62,0	-46,0	-44,0	-39,0	-243,0	716,0
Västsvenska infrastrukturpaket väg	178	-178,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,3
Västsvenska infrastrukturpaket bana	12 320	-9,0	-1 002,0	-550,0	-489,0	-5 892,0	4 378,0
Skurubron	871	24,0	-11,0	-34,0	-25,0	-136,0	689,0
Investeringar i Stockholmsregionen	26 730	5 122,0	4 225,0	3 787,0	4 024,0	7 315,0	51 203,0
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	40 099	4 958,7	3 212,0	3 203,0	3 510,0	1 287,0	56 269,7
Summa	68 506	3 401,4	1 697,7	1 701,7	1 995,7	-6 299,3	71 003,1

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (L12025/00502).

Tabell 3.15 Beräknad låneskuld för respektive år för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2033 ¹
Broinvesteringar	11	10	8	7	6	4	0
El- och Tele anläggningar	4 412	4 226	4 040	3 854	3 668	3 482	2 738
E6 Svinesundsförbindelsen och Tullstation	37	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	2 443	2 203	1 963	1 723	1 483	1 243	315
Prioriterade järnvägsprojekt	9 691	9 074	8 457	7 840	7 223	6 606	4 138
Botniabanan	10 663	10 234	9 805	9 376	8 947	8 518	6 802
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	15	20	36	34	32	24
Delsumma investeringar som lånefinansierats	27 257	25 762	24 293	22 836	21 361	19 885	14 017
E4 Sundsvall	838	790	755	722	693	662	512
Rv 50 Motala-Mjölby	312	298	287	276	266	255	204
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 150	1 088	1 042	998	959	917	716
Västsvenska infrastrukturpaket väg	178	0	0	0	0	0	0
Västsvenska infrastrukturpaket bana	12 320	12 311	11 309	10 759	10 270	9 771	4 378
Skurubron	871	895	884	850	825	799	689
Investeringar i Stockholmsregionen	26 730	31 852	36 077	39 864	43 888	46 518	51 203
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	40 099	45 058	48 270	51 473	54 983	57 088	56 270
Summa	68 506	71 907	73 605	75 307	77 302	77 890	71 003

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2024–2029 samt 2033. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2030 till 78 432 miljoner kronor, 2031 till 75 675 miljoner kronor och 2032 till 73 299 miljoner kronor.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

Tabell 3.16 Anslagsbehov respektive år för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	Utfall 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2033 ¹
Lån i							
Riksgäldskontoret							
Räntor vägar	5	60	60	60	60	45	12
Amorteringar vägar	242	240	240	240	240	240	208
Räntor järnväg	99	246	265	294	317	371	268
Amortering järnväg	770	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan	111	225	234	244	268	281	224
Amortering Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429
Ränta Arlandabanan Villkorsslån	11	17	19	20	23	26	26
Total anslagsbelastning	1 667	2 020	2 050	2 090	2 140	2 195	1 970

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2024–2029 och 2033. Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2030 till 2 150 miljoner kronor, 2031 till 2 100 miljoner kronor och 2032 till 2 050 miljoner kronor.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

Investeringsplan för Trafikverket

Regeringens förslag

Investeringsplanen för Trafikverket för 2026–2028 godkänns som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar.

Skälen för regeringens förslag

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringsåtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner samt bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 52 821 miljoner kronor under 2026, se tabell 3.17.

Tabell 3.17 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Budget 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Summa 2026–2028
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	34 919	35 329	41 460	40 700	47 622	129 783
Järnväg nationell plan	19 992	19 356	24 400	24 544	30 808	79 752
– varav finansieras med trängselskatt i Göteborg	3 755					
Järnväg regional plan	145	161	298	552	367	1 217
Väg nationell plan	12 437	12 974	12 388	12 611	13 016	38 015
– varav finansieras med trängselskatt i Stockholm	5 672	4 810	3 614	3 602	3 988	11 204
– varav finansieras med trängselskatt i Göteborg	7	1				
Väg regional plan	2 346	2 838	4 374	2 994	3 431	10 799
– varav finansieras med trängselskatt i Sthlm	536	627	538	237	126	901
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>34 458</i>	<i>34 390</i>	<i>40 305</i>	<i>39 541</i>	<i>46 210</i>	<i>126 056</i>
– väganläggningar	15 738	15 654	16 595	15 448	16 283	48 326
– järnvägsanläggningar	18 721	18 737	23 710	24 092	29 927	77 730
Finansiering av anskaffning och utveckling	34 919	35 329	41 460	40 700	47 622	129 783
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23 083	27 844	36 092	35 380	41 567	113 039
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	697	158				
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm		197		202	238	440
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	546	-12	0			0
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	9 425	5 161	4 084	3 803	4 024	11 911
Bidrag/medfinansiering		1 982	1 285	1 315	1 793	4 393
Förskotteringslån	1 169					
Vidmakthållande av befintliga investeringar	8 724	10 806	11 361	10 401	11 892	33 653
Reinvesteringar i järnvägar	5 309	7 099	8 107	7 322	7 628	23 058
Reinvesteringar i vägar	3 415	3 707	3 253	3 079	4 264	10 596
– varav bärighet och tjälsäkring	1 956	2 012	1 875	1 757	1 764	5 396
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>8 550</i>	<i>10 806</i>	<i>11 361</i>	<i>10 401</i>	<i>11 892</i>	<i>33 653</i>
– väganläggningar	3 332	3 703	3 250	3 075	4 264	10 588
– järnvägsanläggningar	5 218	7 099	8 107	7 322	7 628	23 058
– beredskapstillgångar		4	4	4		8
Finansiering vidmakthållande	8 724	10 806	11 361	10 401	11 892	33 653
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	8 610	10 760	11 351	10 380	11 884	33 615
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	3	5				
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	86	20	2			2
Bidrag/medfinansiering	25	21	8	21	8	37
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	43 643	46 136	52 821	51 102	59 513	163 436
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	43 009	45 197	51 665	49 942	58 102	159 709

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Trafikverket bedriver avgiftsbelagd verksamhet av olika karaktär, vilket framgår i tabell 3.18. Trafikverket har inom den avgiftsbelagda verksamheten områden med större ackumulerade över- eller underskott.

En del av den avgiftsbelagda verksamheten utgörs av offentligrättslig verksamhet där Trafikverket inte disponerar intäkterna. Merparten av dessa intäkter utgörs av ansökningsavgifter för framför allt transportdispenser. Till och med 2024 uppgår det ackumulerade överuttaget till 18 procent av avgiftsintäkterna. Trafikverket kommer att se över kostnadsfördelningen för att säkerställa att rätt kostnader belastar verksamheten. En del av den avgiftsbelagda verksamheten där intäkterna disponeras utgörs av offentligrättslig verksamhet där Trafikverket tar ut avgifter för förarprov. Avgifterna har krav på full kostnadstäckning och avgiftsnivåerna beslutas av regeringen. Regeringen har den 26 september 2024, efter en hemställan från Trafikverket, beslutat om förändrade avgiftsnivåer i förordning om ändring i förordningen om provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik (2010:1578). De nya avgiftsnivåerna gäller fr.o.m. den 1 november 2024.

I Trafikverkets offentligrättsliga verksamhet ingår även intäkter för infrastrukturavgifter. Med detta avses 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 myndighetens system- och administrationskostnader för över intäkterna till Trafikverket.

Den stora volymen intäkter som disponeras finns inom uppdragsverksamheten. Trafikverket får enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket beräkna dessa avgifter på marknadsmässiga grunder om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrids. Inom delar av uppdragsverksamheten finns större ackumulerade överskott. Tre områden visar ackumulerade underskott.

Materialförsörjning redovisar efter 2024 ett ackumulerat överskott på 258 miljoner kronor, motsvarande 17 procent av omsättningen. Stigande inköpspriser och ökade lagervolymer har de senaste åren lett till en väsentlig värdeökning av det befintliga lagret av tekniskt godkänt material. Det påverkar i sin tur Trafikverkets prissättning, vilket har inneburit att försäljningsmarginalerna har ökat. Sammantaget har det medfört att verksamheten redovisat stora överskott. För att Trafikverket ska närma sig ett nollresultat har myndigheten genomfört aktiviteter gällande lagervärdering och prissättning. Dessa aktiviteter börjar ge effekt, men verksamheten genererar fortfarande ett visst överskott. Den externa försäljningen från lagret sker nästan uteslutande till de entreprenörer som utför investerings- och underhållsåtgärder på Trafikverkets järnvägsanläggning, vilket gör att ökade försäljningspriser genererar ökade materialanskaffningskostnader i myndighetens investerings- och underhållsåtgärder.

Elförsäljningen redovisar efter 2024 ett ackumulerat underskott på 374 miljoner kronor, vilket motsvarar 23 procent av omsättningen. Trafikverket gör löpande prissäkringar av inköp av el 4 till 5 år i förväg med 20 till 25 procent per år. Från och med 2023 görs prissäkringen med andra typer av kontrakt än tidigare, vilket innebär att det uppstår över- eller underskott de enskilda år prissäkringen görs. Det avspeglar sig i det totala årliga resultatet för elverksamheten. Det år som den prissäkrade elen förbrukas kommer de tidigare årens resultat i det prissäkrade kontraktet att räknas in i priset. Inget över- eller underskott kommer då att kvarstå för det enskilda året.

Utbildningsverksamheten består framför allt av kurser inom järnvägsområdet. Verksamheten redovisar efter 2024 ett ackumulerat underskott på 27 miljoner kronor, motsvarande 43 procent av omsättningen. Det ackumulerade underskottet går i allt väsentligt att härleda till pandemiåren då efterfrågan på kurser kraftigt gick ner utan att kostnaderna kunde minska på motsvarande sätt. Dock visar verksamheten fortsatt underskott under 2024. Trafikverket behöver analysera prissättningen för att göra

justeringar på ett sätt som inte bedöms få negativa konsekvenser för efterfrågan och därmed kompetensförsörjningen. Regeringens bedömning är att Trafikverket inte kan ta igen det ackumulerade underskottet genom ökade intäkter på kortare tid än 7 år. Detta eftersom det skulle innebära att priserna på externa utbildningar behöver höjas markant, vilket riskerar att påverka efterfrågan och få som konsekvens att kompetensförsörjningen inom branschen försämras.

För banavgifterna, som är en del av den avgiftsbelagda verksamheten, disponeras intäkterna av Trafikverket för att finansiera kostnader för vidmakthållande av järnväg. Intäkterna redovisas därför mot anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Uttag av banavgifter regleras i 8 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365). I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs regleras kostnadsberäkningen av dessa avgifter. Intäkterna för banavgifter utgår från statistiskt beräknade marginalkostnader. I tabellen nedan redovisas endast intäkterna, eftersom kostnaderna delvis finansieras även från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Tabell 3.18 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Miljoner kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2024	Resultat 2025	Verksamhet ens intäkter 2026	Kostnader som ska täckas 2026	resultat 2026	Ack. resultat 2026
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	4,6	3,5	30,9	27,9	3,0	11,1
varav ansökningsavgifter för transportdispenser	4,3	3	27	24	3	10,3
varav avgifter för ansökan om sjöfartsstöd	0	0,5	0,4	0,4	0	0,5
varav övriga dispenser	0,3	0	3,5	3,5	0	0,3
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	49,8	245,8	838,3	637,8	200,5	495,9
varav avgifter för förarprov	49,8	105,5	705,1	635,3	69,8	225
varav infrastrukturavgifter ¹	0	140,3	133,2	2,5	130,7	270,9
– Riksväg 50 Motala	0	21,5	19,1	0,9	18,2	39,7
– E4 Sundsvall	0	55,7	55,2	1,2	54,0	109,7
– Skurubron	0	63,1	58,9	0,4	58,5	121,5
Uppdragsverksamhet	154,3	27,5	3 611,2	3 564,7	46,6	228,4
varav färjeleder	-3,3	2,2	127	125,2	1,8	0,7
varav elförsäljning	-373,6	-43,7	1 152,6	1 199,3	-46,8	-464,1
varav materialförsörjning	258,5	0	1 824,6	1 814,7	9,9	268,4
varav uthyrning av järnvägsfordon	61,7	-7,5	44,9	41,3	3,6	57,8
varav samordnad säker statlig it-drift	0	-20	49	58	-9	-29
varav övriga uppdrag	29,9	0,6	31,4	31,3	0,1	30,6
varav teletjänster och it ²	103,1	5,1	17,0	11,9	5,1	113,2
varav uthyrning av reservbroar ²	43,8	11,3	9,2	2,1	7,1	62,2
varav uthyrning av förarprovsbilar ²	13,2	19,4	128,3	113	15,3	48
varav utbildning ²	-27,1	1,5	63	61	2	-23,6
varav fotografering inför utfärdandet av körkort ²	16,8	33,6	69,4	37,1	32,4	82,8
varav fastighetsförvaltning ²	31,3	25	94,8	69,8	25,1	81,4
Övriga intäkter			17			
varav skyltfonden ³	-	-	17	-	-	-
Offentligrättslig verksamhet			3 061			
varav banavgifter	-	-	3 061	-	-	-

¹ I tabellen för infrastrukturavgifter 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.

² För vissa uppdragsverksamheter som Trafikverket bedriver används enligt Trafikverkets instruktion marknadsprissättning. Genom att avgifternas storlek beräknas på marknadsmässiga grunder undviks att konkurrensen på marknaden snedvrids. Verket får disponera inkomsterna från avgifterna upp till full kostnadstäckning.

³ Trafikverket disponerar intäkter från avgifter för personliga skyltar till motorfordon. Intäkterna går till Skyltfonden från vilken Trafikverket betalar ut bidrag till trafiksäkerhetsändamål.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

3.5.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.19 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2024	Utfall	35 337 848	Anslagssparande	1 487 360
2025	Anslag	40 802 196 ¹	Utgiftsprognos	40 484 025
2026	Förslag	40 327 971		
2027	Beräknat	42 514 905 ²		
2028	Beräknat	47 773 411 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 42 342 402 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 46 978 349 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- vidmakthållande och trafikledning av statliga vägar och järnvägar inklusive vidmakthållande av it- och telekomanläggningar och anläggningar för nykterhetskontroll,
- ersättning och bidrag som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare eller till följd av särskilda uppdrag, i syfte att vidmakthålla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen,
- Trafikverkets byggherrekostnader som är direkt relaterade till vidmakthållandet av samhällsinvesteringen och andra utgifter av förvaltningskaraktär direkt kopplade till driften,
- inspektioner på enskild väg, samt
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.20 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	40 302 196	40 302 196	40 302 196
Pris- och löneomräkning ²	1 153 772	1 322 664	1 855 373
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder varav BP26 ³	-1 127 997	890 045	5 615 842
	1 002 000	1 008 000	1 010 000
– Omfördelning av medel för kapacitetstilldelning och telematik	-50 000	-50 000	-50 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: förvaltningskostnader	-327 000	-327 000	-327 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: korrigering av beslut BP25	-110 000	-110 000	-69 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: renodling anslag	-1 410 000	-1 404 000	-1 404 000
– Höjd miljökompensation för godstransporter på järnväg 2026–2030	335 000	335 000	335 000
– Rättelse inlägg av infrastrukturpropositionen: vidmakthållande väg	415 000	415 000	415 000
– Rättelse inlägg av infrastrukturpropositionen: vidmakthållande järnväg	2 149 000	2 149 000	2 110 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	40 327 971	42 514 905	47 773 411

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslog i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 1 171 miljoner kronor för perioden 2026–2037 i 2025 års prisnivå. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Med anledning av riksdagens beslut ökades anslaget efter förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25: TU1, rskr. 2024/25:101). Regeringen genomför nu åtgärder som behöver vidtas för att den politiskt överenskomna storleken på den ekonomiska ramen för satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppnås. Under perioden 2026–2028 ökas anslaget totalt med 2 564 000 000 kronor och beräknas öka med 2 564 000 000 kronor 2027 och med 2 525 000 000 kronor 2028. Till följd av detta samt att det föreslås omfördelningar av anslagsmedel mellan anslag och anslagsposter avser Regeringskansliet att under hösten bereda frågan om fördelning av anslagsmedel på anslagsposter inför framtagandet av 2026 års regleringsbrev för Trafikverket.

Den finansiella översynen av Trafikverket innebär förutom att medel föreslås omfördelas även att anslagens ändamål behöver ses över. Översynen av anslagsändamålen leder till att ändamålen föreslås formuleras på en mer övergripande nivå. Jämfört med tidigare föreslås ett ändamål införas som avser byggherrekostnader direkt relaterade till Trafikverkets samhällsinvesteringar. Med detta avses kostnader för ledning, styrning och uppföljning av investeringsåtgärder enligt vedertaget begrepp i bygg- och anläggningsbranschen och motsvarande kostnader inom drift- och underhållsverksamheten.

Trafikverket har i redovisningen av ett regeringsuppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av myndigheten föreslagit förändringar i anslagsstrukturen. Några av dessa förändringar genomfördes redan efter förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr.22, avsnitt 3.5, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101) innan regeringsuppdraget slutredovisades. I det fortsatta analysarbetet har det uppmärksamrats ytterligare omfördelningar som behöver göras i syfte att fullfölja den påbörjade förändringen mot ett utökat förvaltningsanslag. Anslaget minskas därför totalt sett med 110 000 000 kronor 2026 och beräknas minska med 110 000 000 kronor 2027 och med 69 000 000 kronor 2028. Minskningen fördelas inom väg som minskas med 7 000 000 kronor under 2026 och beräknas öka med 7 000 000 kronor 2028. Vidare minskas anslaget inom järnväg med 103 000 000 fr.o.m. 2026 samtidigt som anslaget beräknas öka med 34 000 000 kronor fr.o.m. 2028.

Till följd av den översyn som gjorts av den finansiella styrningen av Trafikverket föreslås ytterligare omfördelningar av förvaltningskaraktär mellan anslag som Trafikverket disponerar. Anslaget minskas därför totalt sett med 327 000 000 kronor 2026 och beräknas minska med 327 000 000 kronor för 2027 och 2028. Minskningen fördelas med 167 000 000 kronor inom väg och med 160 000 000 kronor inom järnväg fr.o.m. 2026.

I arbetet för att öka tydligheten och renodla de båda anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* föreslås det att medel omfördelas mellan anslagen. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas därför totalt med 1 410 000 000 kronor 2026 och beräknas minska med 1 404 000 000 kronor för 2027 och 2028. Inom ramen för denna omfördelning föreslår regeringen att medel för bärighetshöjande åtgärder, inklusive bl.a. BK4, omfördelas från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* genom att anslaget minskas med 1 904 000 000 kronor fr.o.m. 2026. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med motsvarande belopp. Vidare föreslås att medel avseende bidrag till Öresundsbrokonsortiet omfördelas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* eftersom medlen avser att användas för en avgift till nyttjande av bron och inte till utgifter för investeringar. Anslaget ökas därför med 494 000 000 kronor fr.o.m. 2026. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp. Slutligen beräknas anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* öka fr.o.m. 2027 med 6 000 000 kronor genom att medel omfördelas avseende kostnader för inspektioner på det enskilda vägnätet och bevakningsärenden. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp

Inom EU pågår slutförhandlingar om en ny EU-förordning som bl.a. innehåller regler för en reformerad process för tilldelning av kapacitet på järnvägsnätet. Detta medför behov av anpassningar hos Trafikverket som föreslås få resurser genom en omfördelning av medel till anslaget 1:3 *Trafikverket*. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 50 000 000 kronor 2026. Vidare beräknas anslaget minska med 50 000 000 kronor under åren från 2027 till 2030. Medlen omfördelas med motsvarande belopp till anslaget 1:3 *Trafikverket*.

För att stärka järnvägens konkurrenskraft behöver miljökompensationen för gods-transporter på järnväg höjas utöver den tidigare beslutade förlängningen under perioden 2026–2030. Höjningen förutsätter att Europeiska kommissionen godkänner stödet. Anslaget ökas därför med 335 000 000 kronor 2026, och beräknas öka med 335 000 000 kronor per år under perioden 2027–2030.

Regeringen föreslår att 40 327 971 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 42 514 905 000 kronor respektive 47 773 411 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 710 000 000 kronor 2027–2038.

Skälen för regeringens förslag

Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Avgörande för när ett åtagande uppkommer enligt gällande redovisningsregler är vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Bemyndigandet föreslås därför vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 710 000 000 kronor 2027–2038.

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

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029 – 2038
Ekonomiska åtaganden vid årets början	31 570 405	32 699 018	37 820 026			
Nya ekonomiska åtaganden	11 793 763	18 192 660	21 500 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-15 502 210	-14 450 319	-16 914 335	-11 116 347	-6 470 744	-24 818 600
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	4 837 060	1 378 667				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	32 699 018	37 820 026	42 405 691			
Beslutat/förslaget bemyndigande	39 500 000	42 000 000	42 710 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

3.5.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.22 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2024	Utfall	1 458 744	Anslagssparande	27 710
2025	Anslag	1 549 722 ¹	Utgiftsprognos	1 566 440
2026	Förslag	6 531 201		
2027	Beräknat	6 634 544 ²		
2028	Beräknat	6 721 872 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 6 527 005 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 6 485 620 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för

- Trafikverkets förvaltningsutgifter,
- utgifter som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn,
- bidrag till verksamhet av förvaltningskaraktär som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen, samt
- att betala medlemskap i European Initiative Linking Interlocking Subsystems.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.23 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	1 539 222	1 539 222	1 539 222
Pris- och löneomräkning ²	29 916	55 769	87 075
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	4 962 063	5 039 553	5 095 575
varav BP26 ³	253 700	254 600	218 300
– Omfördelning medel för godsstrategin till anslag 1:3 Trafikverket	4 000	4 000	4 000
– Omfördelning av medel för kapacitetstilldelning och telematik	50 000	50 000	50 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: förvaltningskostnader	394 000	394 000	394 000
– Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: korrigerering av beslut BP25	41 000	41 000	
– Elektronisk godstransportinformation	14 700	15 600	20 300
– Besparing Trafikverket	-300 000	-300 000	-300 000
– Rättelse: Prisnivå omflytt förvaltningsmedel inlägg infrastrukturpropositionen	50 000	50 000	50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	6 531 201	6 634 544	6 721 872

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Till följd av den översyn som har gjorts av den finansiella styrningen av Trafikverket föreslås ytterligare omfördelningar av medel av förvaltningskaraktär mellan anslag som

Trafikverket disponerar. Anslaget ökas därför totalt med 394 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025 att medel av förvaltningskaraktär fr.o.m. 2026 ska omfördelas från anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* till anslaget 1:3 *Trafikverket* (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22 avsnitt 3.5.1 och 3.5.2, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). Trafikverket har i redovisningen av ett regeringsuppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av myndigheten föreslagit förändringar i anslagsstrukturen. Några av dessa förändringar genomfördes redan efter förslag i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22 avsnitt 3.5.1 och 3.5.2, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101) innan regeringsuppdraget slutredovisades. I det fortsatta analysarbetet har det uppmärksammats ytterligare omfördelningar som behöver göras i syfte att fullfölja den påbörjade förändringen mot ett utökat förvaltningsanslag. Anslaget ökas därför med 41 000 000 kronor för 2026 och beräknas även öka med 41 000 000 kronor under 2027.

Den finansiella översynen av Trafikverket innebär förutom att medel föreslås omfördelas även att anslagens ändamål behöver ses över. Översynen av anslagsändamålen har medfört att ändamålen föreslås formuleras på en mer övergripande nivå. För anslaget kvarstår delar av tidigare ändamål exempelvis utgifter som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Detta eftersom ändamålet inte bara omfattar myndighetens egen kompetensutveckling utan bidrar till hela branschens kompetensutveckling. Vidare tydliggörs att riksdagen tidigare har bemyndigat regeringen att betala medlemsavgift för European Initiative Linking Interlocking Subsystems under perioden 2018–2028 i proposition om vårandringsbudget för 2018 (prop. 2017/18:99 utg.omr. 22, bet. 2017/18:FiU21, rskr. 2017/18:435).

Regeringen föreslog vidare i budgetpropositionen för 2025 att medel skulle satsas på det strategiska arbetet med godstransporter. Dessa medel föreslås nu omfördelas från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas med 4 000 000 kronor 2026 och beräknas öka med 4 000 000 kronor 2027 och 2028.

Inom EU pågår slutförhandlingar om en ny EU-förordning som bl.a. innehåller regler för en reformerad process för tilldelning av kapacitet på järnvägsnätet. Vidare finns det sedan tidigare EU-regler för telematik inom järnväg som nu är under omarbeting. Detta medför behov av anpassningar hos Trafikverket som föreslås få resurser för dels arbetet med en ny kapacitetstilldelningsprocess, dels anpassning till EU-regler om telematik, avseende järnväg. Anslaget ökas med 50 000 000 kronor 2026. Vidare beräknas anslaget öka med 50 000 000 kronor under åren från 2027 till 2030. Finansiering sker genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Trafikverket kommer att ha kostnader för att utveckla och förvalta Sveriges eFTI-sluss. Anslaget ökas därför med 14 700 000 kronor för 2026. Vidare beräknas anslaget öka med 15 600 000 kronor 2027, 20 300 000 kronor 2028 och fr.o.m. 2029 med 15 000 000 kronor per år. Regeringen föreslår vidare i propositionen Höständringsbudget för 2025 (prop.2025/26:2) att anslaget ökas med 10 500 000 kronor för motsvarande behov.

Regeringen föreslår att en ytterligare besparing görs av Trafikverkets förvaltningsanslag som därför minskas med 300 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025 att medel av förvaltningskaraktär ska omfördelas till anslaget 1:3 *Trafikverket* från anslagen 1:1 *Utveckling av statens*

transportinfrastruktur och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Vid beräkningar inför denna omfördelning användes 2023 års prisnivå i stället för 2025 års prisnivå. Detta har medfört att nivån på Trafikverkets förvaltningsanslag är för låg. Anslaget ökas därför med 50 000 000 fr.o.m. 2026.

Regeringen föreslår att 6 531 201 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 6 634 544 000 kronor respektive 6 721 872 000 kronor.

3.5.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 3.24 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

2024	Utfall	511 245	Anslagssparande	22 063
2025	Anslag	265 308 ¹	Utgiftsprognos	287 371
2026	Förslag	353 808		
2027	Beräknat	353 808		
2028	Beräknat	353 808		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.25 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	194 308	194 308	194 308
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	159 500	159 500	159 500
<i>varav BP26</i>	<i>159 500</i>	<i>159 500</i>	<i>159 500</i>
– <i>Vidmakthållen sjö- och flygräddning</i>	<i>159 500</i>	<i>159 500</i>	<i>159 500</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	353 808	353 808	353 808

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 159 500 000 kronor årligen från 2026 och framåt för att möta ökade utgifter i den verksamhet som anslaget finansierar.

Regeringen föreslår att 353 808 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 353 808 000 kronor respektive 353 808 000 kronor.

3.5.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

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

Tusental kronor

2024	Utfall	62 284	Anslagssparande	
2025	Anslag		62 284 ¹	Utgiftsprognos 62 284
2026	Förslag		85 284	
2027	Beräknat		85 284	
2028	Beräknat		85 284	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.27 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	62 284	62 284	62 284
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	23 000	23 000	23 000
<i>varav BP26</i>	<i>23 000</i>	<i>23 000</i>	<i>23 000</i>
– Upprustning och underhåll av kanaler och slussar	23 000	23 000	23 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	85 284	85 284	85 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25: FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 23 000 000 kronor årligen fr.o.m. 2026 för att möta ökade utgifter i den verksamhet som anslaget finansierar.

Regeringen föreslår att 85 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 85 284 000 kronor respektive 85 284 000 kronor.

3.5.6 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tabell 3.28 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tusental kronor

2024	Utfall	292 717	Anslagssparande	5 596
2025	Anslag		296 013 ¹	Utgiftsprognos 296 013
2026	Förslag		662 013	
2027	Beräknat		692 013	
2028	Beräknat		738 013	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Anslaget får vidare användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.29 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	296 013	296 013	296 013
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	366 000	396 000	442 000
<i>varav BP26</i>	<i>351 000</i>	<i>351 000</i>	<i>351 000</i>
– Höjd ersättning för beredskapsflygplatser	33 000	33 000	33 000
– Ökat statligt bidrag till kommuner för driftstöd till icke-statliga flygplatser	318 000	318 000	318 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	662 013	692 013	738 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att ersättningen till de 27 beredskapsflygplatserna höjs för att bidra till full kostnadstäckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg. Anslaget ökas därför med 33 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

De regionala flygplatserna är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera och de har en viktig roll för tillgängligheten för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flygets behov. Flygplatsernas betydelse för beredskap och totalförsvaret har dessutom ökat. För att långsiktigt säkerställa att viktig flyginfrastruktur och samhällsviktig verksamhet fungerar bedömer regeringen även att det statliga bidraget till kommuner för driftstöd till de icke-statliga flygplatserna ska stärkas. Anslaget ökas därför med 318 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Regeringen föreslår att 662 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 692 013 000 kronor respektive 738 013 000 kronor.

3.5.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.30 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

2024	Utfall	959 671	Anslagssparande	-1 671
2025	Anslag	1 086 000 ¹	Utgiftsprognos	1 092 335
2026	Förslag	1 055 000		
2027	Beräknat	948 000		
2028	Beräknat	964 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, samt
- statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.31 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	1 006 000	1 006 000	1 006 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	49 000	-58 000	-42 000
<i>varav BP26</i>	<i>149 000</i>	<i>-133 000</i>	<i>-326 000</i>
– <i>Förändring anslagsnivå Trafikavtal</i>	<i>151 000</i>	<i>-131 000</i>	<i>-324 000</i>
– <i>Ändringar finansiell styrning av Trafikverket: förvaltningskostnader</i>	<i>-2 000</i>	<i>-2 000</i>	<i>-2 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 055 000	948 000	964 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Den interregionala tillgängligheten som den av staten upphandlade kollektivtrafiken skapar bör upprätthållas. Anslaget ökas därför med 151 000 000 kronor 2026 förutom de 80 000 000 kronor som tillförts 2025 efter regeringens förslag i propositionen Vårändringsbudget för 2025 (prop. 2024/25:99, avsnitt 3.18, utg.omr. 22, bet. 2024/25:21, rskr. 2024/25:262). Som en konsekvens av den senaste upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland för perioden 2027–2035 med sänkta kostnader i förhållande till föregående avtal samt den försenade användningen av nya fordon till den av staten upphandlade nattågstrafiken beräknas anslaget minska med 131 000 000 kronor 2027 och med 324 000 000 kronor 2028.

Till följd av den översyn som gjorts av den finansiella styrningen av Trafikverket föreslås ytterligare omfördelningar av medel mellan anslag som Trafikverket disponerar. En konsekvens av översynen är att anslaget minskas med 2 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Regeringen föreslår att 1 055 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 948 000 000 kronor respektive 964 000 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserad på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 000 000 000 kronor 2027–2035.

Skälen för regeringens förslag

Bemyndigandet föreslås vara lägre än jämfört med 2025. Orsaken till detta är att de utestående ekonomiska åtagandena beräknas bli lägre. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör bemyndigas att

under 2026 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 000 000 000 kronor 2027–2035.

Tabell 3.32 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029 – 2035
Ekonomiska åtaganden vid årets början	2 663 149	4 253 211	5 345 971			
Nya ekonomiska åtaganden	2 438 850	1 946 583	120 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-944 235	-1 007 283	-906 000	-949 998	-789 541	-2 820 432
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	95 447	153 460				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	4 253 211	5 345 971	4 559 971			
Beslutat/förslaget bemyndigande	8 800 000	8 000 000	5 000 000			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2026–2028 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2025/00502).

3.5.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.33 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2024	Utfall	30 000	Anslagssparande	557
2025	Anslag	30 557 ¹	Utgiftsprognos	30 344
2026	Förslag	30 557		
2027	Beräknat	30 557		
2028	Beräknat	30 557		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.34 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:8 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	30 557	30 557	30 557
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 557	30 557	30 557

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 557 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 30 557 000 kronor respektive 30 557 000 kronor.

3.5.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

2024	Utfall	87 100	Anslagssparande	-2 350
2025	Anslag	89 741 ¹	Utgiftsprognos	86 782
2026	Förslag	88 896		
2027	Beräknat	87 720 ²		
2028	Beräknat	84 367 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 86 433 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 81 597 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.36 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	89 741	89 741	89 741
Pris- och löneomräkning ²	1 655	3 016	4 758
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-2 500	-5 037	-10 132
varav BP26 ³	-2 500	-5 000	-10 000
– Besparing VTI	-2 500	-5 000	-10 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	88 896	87 720	84 367

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 2 500 000 kronor 2026, 5 000 000 kronor 2027 och 10 000 000 kronor fr.o.m. 2028 till följd av besparingar.

Regeringen föreslår att 88 896 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslagen till 87 720 000 kronor respektive 84 367 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 3.37 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat	Akkumulerat resultat
Utfall 2024	56 240	57 791	-1551	13 224
(varav tjänsteexport)	3 360	3 218	142	-405
Prognos 2025	61 425	61 425	0	13 224
(varav tjänsteexport)	4 500	4 500	0	-405
Budget 2026	62 625	62 625	0	13 224
(varav tjänsteexport)	3 500	3 500	0	-405

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

Tusental kronor

2024	Utfall	732 521	Anslagssparande	35 980
2025	Anslag	550 000 ¹	Utgiftsprognos	-34 756
2026	Förslag	1 000 000		
2027	Beräknat	270 000		
2028	Beräknat	150 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.39 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	950 000	950 000	950 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	50 000	-680 000	-800 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 000 000	270 000	150 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 000 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 270 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

3.5.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

2024	Utfall	1 553 765	Anslagssparande	35 982
2025	Anslag	1 723 381 ¹	Utgiftsprognos	1 726 290
2026	Förslag	2 024 325		
2027	Beräknat	1 866 224		
2028	Beräknat	1 901 410		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten,
- statlig medfinansiering till projektering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen,
- medfinansiering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen,
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalssystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.41 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	1 723 381	1 723 381	1 723 381
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	112 820	-80 440	381 210
<i>varav BP26</i>	<i>112 820</i>	<i>-80 440</i>	<i>381 210</i>
– Årlig saldoneutral justering av trängselskatt i Stockholm	112 820	-80 440	381 210
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	188 124	223 283	-203 181
Förslag/beräknat anslag	2 024 325	1 866 224	1 901 410

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget nivå för den aktuella budgetperioden justeras årligen. Det görs dels för att väga samman anslaget nivå med prognosen för nästkommande års beräknade intäkter från trängselskatten, dels för att justera anslaget nivå efter det senaste årets faktiska utfall. Detta för att korrekt belopp ska kunna användas för investeringar kommande år.

Anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ökas därför med 112 820 000 kronor 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget minska med 80 440 000 kronor och öka med 381 210 000 kronor 2028.

Regeringen föreslår att 2 024 325 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 1 866 224 000 kronor respektive 1 901 410 000 kronor.

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

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

I tabell 3.42 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2024. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2024 uppgick till 352 720 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2025, se vidare i tabell 3.44.

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

Tusental kronor

	2007–2020	2021	2022	2023	2024
Intäkter från inbetald trängselskatt	15 216 807	1 937 169	1 917 524	1 877 708	1 895 766
Kostnader för administration	2 820 798	100 528	105 521	92 746	114 507
Överskott	12 396 009	1 836 641	1 812 003	1 784 962	1 781 529
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län). Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	11 947 945	2 097 370	1 802 000	1 507 587	1 379 885
Medel som omdisponerats	538 722	36 408	40 872	35 879	48 654
Summa totalt avsatta medel	12 486 667	2 133 778	1 842 872	1 543 466	1 428 539
Differens mellan överskott och avsatta medel	-90 658	-297 137	-30 869	241 496	352 720

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

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

Beräkningen av de medel som avsätts till investeringar är endast avsedd att visa de överskott som trängselskattesystemet ger och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till investeringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 3.43, hade ett anslagssparande på 9 089 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2024.

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

Tusental kronor

	2008–2020	2021	2022	2023	2024
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län). Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	12 325 295	2 097 370	1 802 000	1 507 587	1 378 885
Medel som omdisponerats	538 722	36 408	40 872	35 879	48 654
Ingående anslagssparande väginvesteringar	10 252 543	13 531	112 639	16 447	19 808
Summa totalt tillgängliga medel	23 116 560	2 147 309	1 955 511	1 559 913	1 448 347
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	12 473 121	2 034 671	1 939 064	1 540 105	1 439 258
Utgående anslagssparande	10 643 439	112 638	16 447	19 808	9 089

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.44 framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 1 707 373 000 kronor 2026. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2026 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2024 på 352 720 000 kronor, se tabell 3.42.

Med beaktande av beräknat överskott för 2025 samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2024 avser regeringen att avsätta 1 882 925 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2026, tabell 3.44.

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

Tusental kronor

	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028
Intäkter från trängselskatt	1 848 773	1 866 229	1 901 214
Kostnader för administration	141 400	145 700	146 800
Överskott	1 707 373	1 720 529	1 754 414
Justering för ackumulerad differens	175 552		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 882 925	1 720 529	1 754 414

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning, och som framgår i tabell 3.45 avsätts 1 882 925 000 kronor till investeringar 2026. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2026 blir därmed 2 024 325 000 kronor.

Tabell 3.45 Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt spårbunden kollektivtrafik i Stockholms län)	1 882 925	1 720 529	1 754 414
Trafikverket: administration	34 491	35 991	35 991
Transportstyrelsen: administration	86 500	89 300	90 400
Kronofogdemyndigheten: administration	5 909	5 909	5 909
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	13 500	13 500	13 500
Summa	2 024 325	1 866 299	1 901 214

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 77 000 000 000 kronor 2027–2060.

Skälen för regeringens förslag

De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska

åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån.

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som fr.o.m. den 1 januari 2026 är 3,30 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 77 000 000 000 kronor 2027–2060.

Tabell 3.46 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029 – 2060
Ekonomiska åtaganden vid årets början	59 611 240	67 915 055	71 889 814			
Nya ekonomiska åtaganden	7 542 000	815 557	6 700 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-1 187 276	-1 027 802	-1 768 605	-1 720 524	-1 373 400	-73 727 285
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	1 949 091	4 187 004				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	67 915 055	71 889 814	76 821 209			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	77 000 000	77 000 000	77 000 000			

Låneram

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

3.5.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.47 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

2024	Utfall	3 552 174	Anslagssparande	-1 261
2025	Anslag	2 663 987 ¹	Utgiftsprognos	2 611 672
2026	Förslag	2 704 834		
2027	Beräknat	2 738 047 ²		
2028	Beräknat	2 788 864 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 699 011 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 699 003 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.48 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	2 660 987	2 660 987	2 660 987
Pris- och löneomräkning ²	56 669	95 916	147 053
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-12 822	-18 857	-19 176
<i>varav BP26³</i>	<i>-30 500</i>	<i>-30 500</i>	<i>-30 500</i>
– Disponering av avgiftsinkomster inom typgodkännandeverksamheten	-40 500	-40 500	-40 500
– Aktivt arbete för fler direktlinjer till Arlanda	10 000	10 000	10 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 704 834	2 738 047	2 788 864

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen bedömer att det är lämpligt att ändra redovisningen av de avgifter Transportstyrelsen tar ut inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet så att de inte längre redovisas mot inkomsttitel utan i stället disponeras av myndigheten. Anslaget minskas därför med 40 500 000 kronor för 2026. För 2027–2030 beräknas anslaget minska med 40 500 000 kronor och fr.o.m. 2031 beräknas anslaget minska med 2 500 000 kronor.

Regeringen avser stärka Stockholm-Arlanda flygplats konkurrenskraft och Sverige som besöksland genom att tillföra medel till Transportstyrelsen för arbetet med att förbättra förutsättningarna för nya internationella flyglinjer genom ambitiösa luftfartsavtal och effektiv tillståndshantering samt främjandet av fler direktlinjer till Sverige

och Stockholm-Arlanda flygplats. Anslaget ökas därför med 10 000 000 kronor per år fr.o.m. 2026 t.o.m. 2030.

Regeringen föreslår att 2 704 834 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 2 738 047 000 kronor respektive 2 788 864 000 kronor.

Bemyndigande att disponera inkomsterna från avgifter inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet

Regeringens förslag

Riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, fordonslagen (2002:574) och avgasreningslagen (2011:318) för ärendehandläggning och tillsyn avseende typgodkännandeverksamhet.

Skälen för regeringens förslag

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet finansieras verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet genom att avgifter motsvarande full kostnadstäckning tas ut av fordonstillverkare och andra berörda aktörer. Inkomsterna från avgifterna redovisas sedan mot inkomstitel, vilket betyder att Transportstyrelsen inte disponerar avgiftsinkomsterna. Transportstyrelsen tilldelas i stället ett anslag för verksamheten.

Transportstyrelsen inkom i april 2025 med en framställan om att myndigheten ska få disponera avgiftsinkomsterna inom typgodkännandeverksamheten avseende fordon i vägtrafik (LI2025/00914). Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet har vuxit kraftigt sedan Storbritanniens utträde ur EU inleddes. Nuvarande finansiering via anslag är inte tillräckligt flexibel för att hantera en växande och svår-förutsägbar verksamhet. Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar att anpassa verksamheten efter efterfrågan och teknikutvecklingen på området, vilket bl.a. skulle erbjuda fordonstillverkarna en förutsägbar typgodkännandeprocess och långsiktiga planeringsförutsättningar. Regeringen bedömer därför att det är lämpligt att ändra redovisningen av inkomsterna från avgifter inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet så att de inte längre redovisas mot inkomstitel utan i stället kan disponeras av myndigheten.

Rörelsekapital

Regeringens förslag

Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 300 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag

Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiftsutjämningsystemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatsers kostnader för säkerhetskontroll ackumuleras

och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen fakturerar därefter kostnaden per säkerhetskontroll till flygbolaget som transporterar passageraren. Utbetalningarna sker före inbetalningarna i enlighet med regelverket, vilket innebär en belastning på Transportstyrelsens likviditetsförsörjning. Pandemin medförde en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital ökat kraftigt, då flygtrafiken har en direkt påverkan på Transportstyrelsens intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken hade en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Trafikvolymerna är också fortsättningsvis på en lägre nivå än innan pandemin, vilket innebär att negativa balanser har fortsatt att upparbetas. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar bedöms utgöra en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit.

Tabell 3.49 Övriga kontokrediter i statens verksamhet

Tusental kronor

Utgiftsområde	Ändamål	Beslutad kreditram 2024 ¹	Maximalt utnyttjande 2024	Beslutad kreditram 2025 ¹	Begärd kreditram 2026
22	Transportstyrelsens behov av rörelsekapital för transfereringar	2 050 000	2 050 987	1 800 000	2 300 000
Summa		2 050 000	2 050 987	1 800 000	2 300 000

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

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.50 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som inte får disponeras

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. Resultat t.o.m. år 2024	Resultat år 2025	Verksamhetens intäkter år 2026	Kostnader som ska täckas år 2026	Resultat år 2026	Ack. resultat utgående år 2026
Verksamhet där intäkterna inte disponeras¹						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>	-238 561	115 000	1 788 000	1 748 000	40 000	-83 561

¹ Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet kommer enligt förslag i denna proposition att ombildas vid årsskiftet så att intäkterna från 2026 kan disponeras av Transportstyrelsen. Beslutar riksdagen i enlighet med regeringens förslag kommer detta att påverka redovisningen i denna tabell. Fr.o.m. budgetpropositionen för 2027 kommer denna verksamhet också att redovisas i tabell Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

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

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

Akkumulerade underskott finns inom alla trafikslag. Betydande negativa ackumulerade resultat finns inom framför allt vägtrafikområdet och luftfartsområdet, vilket till stor del är hänförligt till uteblivna avgiftshöjningar under 2021 och begränsade avgiftshöjningar till 2022. Även inom sjöfartsområdet ackumulerades betydande negativa balanser, men dessa har efter utgången av 2024 i allt väsentligt redan balanserats.

Regeringen beslutade den 28 oktober 2021 att Transportstyrelsen inom områdena vägtrafik, luftfart och sjöfart ska beräkna avgifterna så att intäkterna senast 2028 täcker samtliga med verksamheten direkt eller indirekt förenade kostnader, vilket innebär förlängd tid för att nå balans inom dessa områden (I2021/02825).

Regeringen beslutade vidare den 20 december 2023 att justera ned del av ackumulerat underuttag av avgifter t.o.m. 2022 inom samtliga trafikslag med totalt 89 000 000 kronor (LI2023/03881).

För att uppnå balans senast till 2028 har avgifterna höjts i tre steg under perioden 2023–2025 och Transportstyrelsen budgeterar med ett positivt resultat under 2025. Transportstyrelsen kommer att följa hur balanserna utvecklas och utesluter inte fler avgiftshöjningar de kommande åren.

Tabell 3.51 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. Resultat t.o.m. år 2024	Resultat år 2025	Verksamhetens intäkter år 2026	Kostnader som ska täckas år 2026	Resultat år 2026	Ack. resultat utgående år 2026
Verksamhet där intäkterna disponeras¹						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>	0	0	124 000	124 000	0	0
varav Tillsyn Flygtrafiktjänst	0	0	31 000	31 000	0	0
varav Adm. felparkering	0	0	25 000	25 000	0	0
varav Adm. Infrastrukturavgift Motala väg 50	0	0	6 000	6 000	0	0
varav Adm. Infrastrukturavgift Sundsvall E4	0	0	9 000	9 000	0	0
varav Adm. Infrastrukturavgift Skuru väg 222	0	0	16 000	16 000	0	0
varav Adm GAS ²	0	0	37 000	37 000	0	0

¹ Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet kommer enligt förslag i denna proposition att ombildas vid årsskiftet så att intäkterna från 2026 kan disponeras av Transportstyrelsen. Beslutar riksdagen i enlighet med regeringens förslag kommer detta att påverka redovisningen i denna tabell. Fr.o.m. budgetpropositionen för 2027 kommer denna verksamhet också att redovisas i denna tabell.

² Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

När det gäller avgifter från infrastrukturavgifter, felparkeringsavgifter och avgifter som tas ut inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) och det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster) som disponeras för särskilda ändamål, anges i tabell 3.51 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Transportstyrelsen disponerar bl.a. intäkter från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndighetens kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens intäkter som behövs för att täcka utgifter för administration, medan resterande del redovisas mot inkomsttitel. I dessa fall blir resultatet alltid noll, eftersom den intäkt som täcker kostnaderna avräknas. Transportstyrelsen disponerar även intäkter som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.53.

Tabell 3.52 Offentligrättslig verksamhet 2026 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

Verksamhet	Vägtrafik ¹	Järnväg	Sjöfart	Luffart	Summa
Tillståndsgivning	462 000	30 000	28 000	70 000	590 000
Tillsyn	202 000	50 000	61 000	181 000	494 000
Registerhållning	866 000	3 000	15 000	13 000	897 000
Regelgivning	0	0	0	0	0
Summa	1 530 000	83 000	104 000	264 000	1 981 000

¹ Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet kommer enligt förslag i denna proposition att ombildas vid årsskiftet så att intäkterna från 2026 kan disponeras av Transportstyrelsen. Beslutar riksdagen i enlighet med regeringens förslag kommer detta att påverka redovisningen i denna tabell.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

Av tabell 3.52 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentlig-rättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skattemedel.

Tabell 3.53 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

Verksamhet	Ack resultat t.o.m. år 2024	Resultat år 2025	Verksamhetens intäkter år 2026	Kostnader som ska täckas år 2026 ¹	Resultat år 2026	Ackumulerat resultat utgående år 2026
Avgiftsfinansierade transfereringar	-870 838	-481 000	1 201 000	1 616 000	-415 000	-1 766 838
varav						
Infrastrukturavgifter						
Motala väg 50			16 000	16 000		
varav						
Infrastrukturavgifter						
Sundsvall E4			50 000	50 000		
varav						
Infrastrukturavgifter						
Skuru väg 222			66 000	66 000		
varav Försäljning personliga skyltar			16 000	16 000		
varav GAS	-870 838	-481 000	752 000	1 167 000	-415 000	-1 766 838
varav CNS			120 000	120 000		
Varav						
Medlemsavgift						
Eurocontrol			181 000	181 000		

¹ Kostnaderna 2026 inom vägområdet består av den del av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken, Sundsvallsfjärden och Skurusundet samt den del av försäljningen av personliga fordonsskyltar som betalas till Trafikverkets räntekonto. Kostnaderna 2026 inom luftfartsområdet består av den del av avgiften inom gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäliga kostnader för säkerhetskontroll samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, (CNS) samt för att betala medlemsavgift i Eurocontrol. Intäkterna uppgår till samma belopp som kostnaderna, utom för GAS, där intäkterna utgörs av den avgift flygbolagen betalar för att finansiera kostnaderna för säkerhetskontroll. I tabellen anges intäkter och kostnader enligt redovisningen. Uppgifterna innefattar även fordringar och skulder, vilket gör att resultatet för undervägsavgifter visar balans.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

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

Hela det ackumulerade underskottet tom. 2024 avser gemensamt avgiftsutjämnings-system för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Underskottet

upparbetades främst till följd av minskade intäkter inom GAS-systemet under pandemin då flygresandet minskade kraftigt. Även prognosen för 2025 uppvisar ett påtagligt negativt resultat.

Riksdagen har under 2024 beslutat att tillföra Transportstyrelsen 1 035 000 000 kronor för att täcka ackumulerat underskott t.o.m. 2022 avseende GAS (prop. 2023/24:99, bet.2023/24:FiU21, rskr. 2023/24:251). Transportstyrelsen har använt anvisade medel för att minska underskottet i avgiftsutjämningsystemet.

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

Tusental kronor

Verksamhet	Verksamhetens intäkter år 2024	Verksamhetens intäkter år 2025	Verksamhetens intäkter 2026
Redovisning mot intäkts titel utan motsvarande verksamhet	189 525	189 000	190 000
<i>varav Överskott undervägsavgifter</i>	4 722	4 000	5 000
<i>varav Felparkeringsavgifter</i>	52 503	53 000	53 000
<i>varav Rest- och dröjsmålsavgifter</i>	68 436	68 000	68 000
<i>varav Överlastavgifter</i>	30 763	31 000	31 000
<i>varav Sanktionsavgift vid överträdelser av kör- och vilotider</i>	28 224	28 000	28 000
<i>varav Sanktionsavgift vid överträdelser av regler om cabotage</i>	520	1 000	1 000
<i>varav Sanktionsavgift enligt NIS-regleringen¹</i>	3 935	4 000	4 000
<i>varav Övriga sanktionsavgifter</i>	172	0	0
<i>Varav Redovisning oplacerade medel²</i>	249	0	0

¹ NIS-regleringen baseras på EU:s NIS-direktiv som omfattar åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverk och informationssystem.

² Inbetalningar till Transportstyrelsen som myndigheten inte har kunnat spåra mot en specifik fordran och därmed inte heller mot ett specifikt område. Dessa inbetalningar redovisas i stället in i till statens budget och redovisas mot inkomsttitel.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

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

Tabell 3.55 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. Resultat t.o.m. år 2024	Resultat år 2025	Verksamhetens intäkter år 2026	Kostnader som ska täckas år 2026	Resultat år 2026	Ack. resultat utgående år 2026
Uppdragsverksamhet	-23 220	16 000	140 000	130 000	10 000	2 780
<i>varav Informationsuttag</i>	-34 844	19 000	133 000	121 000	12 000	-3 844
<i>varav Övriga uppdrag</i>	11 624	-3 000	7 000	9 000	-2 000	6 624

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2026–2028 (LI2025/00514).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

Underskottet för uppdragsverksamheten härrör till området informationsuttag. För att uppnå årlig balans och balansera ackumulerat underskott har Transportstyrelsen höjt

avgifterna vid ett flertal tillfällen under de senaste åren. De höjda avgifterna har gett ett positivt resultat, men under 2024 har effekten avstannat. Ytterligare avgiftshöjningar har skett fr.o.m. 2025.

Inom övrig uppdragsverksamhet finns vid utgången av 2024 ett överskott uppgående till 11 624 000 kronor, och som främst är hänförligt till SMS-tjänsten ”Vem äger fordonet?”. I syfte att balansera överskottet har Transportstyrelsen under 2023 gjort tjänsten avgiftsfri. Transportstyrelsen räknar med att balansera det ackumulerade resultatet över ytterligare cirka tre år.

3.5.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.56 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2024	Utfall	73 062	Anslagssparande	1 534
2025	Anslag	75 745 ¹	Utgiftsprognos	74 491
2026	Förslag	80 268		
2027	Beräknat	0 ²		
2028	Beräknat	0 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 0 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 0 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.57 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	75 745	75 745	75 745
Pris- och löneomräkning ²	1 523	2 573	3 965
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	3 000	-78 318	-79 710
<i>varav BP26³</i>	<i>3 000</i>	<i>-78 360</i>	<i>-78 360</i>
– Utveckling av statistikproduktion	3 000	4 000	5 000
– En samlad analys och utvärderingsmyndighet		-82 360	-83 360
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	80 268	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Modernisering och digitalisering av Trafikanalys statistikproduktion är nödvändigt för att öka kvaliteten i befintlig statistik och utveckla nödvändig statistik, t.ex. elektrifiering, bl.a. via nya datakällor vilket också minskar uppgiftslämnararbetet. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:13 *Trafikanalys* ökas med 3 000 000 kronor 2026, 4 000 000 kronor 2027 och 5 000 000 fr.o.m. 2028.

För etablerandet av en samlad analys- och utvärderingsmyndighet med ansvar för tillväxt och infrastruktur genom överförandet och inordnandet av Trafikanalys uppgifter i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser beräknas anslaget 1:13 *Trafikanalys* minska med 82 360 000 kronor 2027 och 83 360 000 kronor fr.o.m. 2028. De 2 200 000 kronor som härrör till Maritim strategi på detta anslag kommer att föreslås omfördelas till något annat anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i budgetpropositionen för 2027.

Regeringen föreslår att 80 268 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 0 kronor.

3.5.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.58 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2024	Utfall	771 415	Anslagssparande	20 035
2025	Anslag	745 253 ¹	Utgiftsprognos	745 334
2026	Förslag	939 330		
2027	Beräknat	981 228		
2028	Beräknat	995 300		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.59 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	745 253	745 253	745 253
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-2 070	29 840	5 500
<i>varav BP26</i>	-2 070	29 840	5 500
<i>– Årlig saldoneutral justering av trängselskatt i Göteborg</i>	-2 070	29 840	5 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	196 147	206 135	244 547
Förslag/beräknat anslag	939 330	981 228	995 300

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslagets nivå för den aktuella budgetperioden justeras årligen. Det görs dels för att väga samman anslagets nivå med prognosen för nästkommande års beräknade intäkter från trängselskatten, dels för att justera anslagets nivå efter det senaste årets faktiska utfall. Detta för att korrekt belopp ska kunna användas för investeringar kommande år. Anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* minskas därför med 2 070 000 kronor 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget öka med 29 840 000 kronor respektive 5 500 000 kronor 2028.

Regeringen föreslår att 939 330 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 981 228 000 kronor respektive 995 300 000 kronor.

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

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

I tabell 3.60 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2024. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2024 uppgick till 173 297 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2025, se vidare i tabell 3.62.

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

Tusental kronor

	2013–2020	2021	2022	2023	2024
Intäkter från inbetald trängselskatt	7 259 559	877 400	923 330	938 155	947 756
Kostnader för administration	1 197 021	115 763	119 217	125 137	139 162
Överskott	6 062 538	761 637	804 113	813 018	808 595
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	5 363 282	861 099	878 250	773 755	613 485
Medel som omdisponerats	392 949	25 008	31 187	27 733	21 813
Summa totalt avsatta medel	6 029 231	886 107	909 437	801 488	635 298
Differens mellan överskott och avsatta medel	33 307	-124 470	-105 324	11 530	173 297

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

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2024 avsattes 613 485 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.61 hade ett anslagssparande på 12 246 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2024.

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

Tusental kronor

	2013–2020	2021	2022	2023	2024
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	5 636 282	861 099	878 250	773 755	613 485
Medel som omdisponerats	392 949	25 008	31 187	27 733	21 813
Ingående anslagssparande	232 678	797	1 767	37 584	9 202
Summa tillgängliga medel	6 261 909	886 904	911 204	839 072	644 500
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	6 028 435	885 137	873 620	829 870	632 253
Utgående anslagssparande	233 474	1 767	37 584	9 202	12 246

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

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.62 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 793 122 000 kronor 2026. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2026 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2024 på -11 663 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2025 samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2024 avser regeringen att avsätta 781 459 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2026.

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

Tusental kronor

	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028
Intäkter från trängselskatt	955 089	981 227	993 597
Kostnader för administration	161 967	166 067	167 768
Överskott	793 122	815 160	825 829
Justering för ackumulerad differens	-11 663		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	781 459	815 829	820 668

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

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktuursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår i tabell 3.62 avsätts 781 459 000 kronor till investeringar 2026. Dessutom avsätts sammanlagt 161 967 000 kronor för administrationskostnader, se tabell 3.45. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2026 blir därmed 943 426 000 kronor.

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

Tusental kronor

	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg	781 459	815 160	825 829
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	123 700	127 800	129 500
Kronofogdemyndigheten: administration	2 867	2 867	2 867
Sveriges Domstolar: administration	900	900	900
Skatteverket: administration	12 500	12 500	12 500
Summa	943 426	981 227	993 597

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2027–2040.

Skälen för regeringens förslag

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

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som fr.o.m. den 1 januari 2026 är 3,30 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2027–2040.

Tabell 3.64 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029 – 2040
Ekonomiska åtaganden vid årets början	12 024 265	17 918 865	19 558 375			
Nya ekonomiska åtaganden	4 884 250	2 001 433	1 950 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-613 000	-597 000	-777 363	-785 321	-822 033	-19 123 658
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	1 623 350	235 077				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	17 918 865	19 558 375	20 731 012			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	21 000 000	21 000 000	21 000 000			

Låneram

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

3.5.15 1:15 Sjöfartsstöd

Tabell 3.65 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2024	Utfall	1 417 865	Anslagssparande	82 135
2025	Anslag	1 550 000 ¹	Utgiftsprognos	1 550 000
2026	Förslag	1 600 000		
2027	Beräknat	1 700 000		
2028	Beräknat	1 700 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.66 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	1 550 000	1 550 000	1 550 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Makroekonomisk utveckling			
Volym	50 000	150 000	150 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 600 000	1 700 000	1 700 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 600 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 1 700 000 000 kronor respektive 1 700 000 000 kronor.

3.5.16 1:16 Internationell tågtrafik

Tabell 3.67 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

2024	Utfall	60 942	Anslagssparande	34 058
2025	Anslag	95 000 ¹	Utgiftsprognos	59 582
2026	Förslag	65 000		
2027	Beräknat	0		
2028	Beräknat	0		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas för utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.68 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:16 Internationell tågtrafik

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	95 000	95 000	95 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-30 000	-95 000	-95 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	65 000	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 65 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för 2026. För 2027 respektive 2028 beräknas anslaget till 0 kronor.

3.5.17 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

2024	Utfall	339 678	Anslagssparande	15 322
2025	Anslag	379 000 ¹	Utgiftsprognos	376 359
2026	Förslag	346 000		
2027	Beräknat	299 000		
2028	Beräknat	299 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.70 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	379 000	379 000	379 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-33 000	-80 000	-80 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	346 000	299 000	299 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 346 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 299 000 000 kronor respektive 299 000 000 kronor.

3.5.18 1:18 Lån till körkort**Tabell 3.71 Anslagsutveckling 1:18 Lån till körkort**

Tusental kronor

2024	Utfall	7 060	Anslagssparande	44 406
2025	Anslag	31 466 ¹	Utgiftsprognos	74
2026	Förslag	466		
2027	Beräknat	0		
2028	Beräknat	0		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.72 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:18 Lån till körkort**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	31 466	31 466	31 466
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-31 000	-31 466	-31 466
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	466	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 466 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Lån till körkort* för 2026. För 2027 respektive 2028 beräknas anslaget till 0 kronor.

3.5.19 1:19 Obemannad luftfart

Tabell 3.73 Anslagsutveckling 1:19 Obemannad luftfart

Tusental kronor

2024	Utfall	18 762	Anslagssparande	11 238
2025	Anslag	30 000 ¹	Utgiftsprognos	29 791
2026	Förslag	30 000		
2027	Beräknat	30 000		
2028	Beräknat	0		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.74 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 1:19 Obemannad luftfart

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	30 000	30 000	30 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			-30 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 000	30 000	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 30 000 000 kronor respektive 0 kronor.

3.5.20 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag

Sjöfartsverket ska över en konjunkturcykel ha en rörelsemarginal före avskrivningar på 12 procent. Vid beräkning av rörelsemarginalen ska investeringar som finansieras med medel från nationell plan för transportinfrastrukturen exkluderas. Sjöfartsverket ska även ha ett eget kapital som över en konjunkturcykel uppgår till minst 500 000 000 kronor.

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

Skälen för regeringens förslag

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

För 2025 beslutade riksdagen om nya ekonomiska mål för Sjöfartsverket som ställer större krav på lönsamhet i verksamheten (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, avsnitt 3.5.20, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). Den ökande lönsamheten ska möjliggöra ökade investeringar i verksamheten. Sjöfartsverkets investeringsbehov är stora efter att myndigheten på grund av en svag ekonomi under lång tid har byggt upp en underhållsskuld i bl.a. infrastrukturen till havs och i myndighetens båt- och fartygsflotta.

Under 2024 var emellertid Sjöfartsverket långt ifrån att nå de ekonomiska målen. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2024 uppgick till 2 961 miljoner kronor jämfört med 2 773 miljoner kronor året före. Rörelsekostnaderna uppgick till 3 416 miljoner kronor vilket kan jämföras med 2 876 miljoner kronor 2023. Rörelseresultatet uppgick till - 455 miljoner kronor för 2024. Det som bidrar till det mycket svaga resultatet är bl.a. ett antal större kostnadsposter av engångskaraktär se tabell 3.75.

Tabell 3.75 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor	Intäkter	Intäkter	Resultat ¹	Resultat ¹
	2023	2024	2023	2024
Sjöfartsverket, totalt	2 773	2 961	1	0
Sjöfartsavgifter	1 690	1 879		
Övriga rörelseintäkter	467	524		

¹ Beloppet avser resultat efter avsättningar till och upplösningar från resultat-utjämningsfonden.

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2024.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2024 med 189 miljoner kronor. De ökade avgiftsintäkterna var främst en följd av höjda avgifter. Den avgiftspliktiga trafikvolymen var i princip oförändrad mot året före. Sjöfartsverket erhöll för både 2023 och 2024 anslag på 300 miljoner kronor per år, s.k. klimatkompensation för att reducera farledsavgiftsuttaget med motsvarande belopp.

Relativt stora höjningar av avgiftstaxorna under 2024 bidrog till att hålla upp intäkterna. Intäkterna har dock ökat betydligt mindre än kostnaderna vilket är förklaringen till det negativa rörelseresultatet. Kostnaderna har ökat med 540 miljoner kronor jämfört med året före, vilket främst förklaras av ökad inflation och ökade lönekostnader samt en hel del kostnader av engångskaraktär samt höga kostnader för isbrytning till följd av den svåra isvintern 2024. Sjöfartsverket har emellertid löst upp bokslutsdispositioner vilket medfört ett resultat på 1 miljon kronor på sista raden.

Vid utgången av 2024 uppgick Sjöfartsverkets egna kapital till 936 miljoner kronor jämfört med 512 miljoner kronor 2023, dvs. en ökning med 424 miljoner kronor. Ökningen förklaras främst av en försäkringsteknisk omräkning av pensionsskulden, vilket har motverkats av en upplösning av den resultatutjämningsfond som Sjöfartsverket disponerar. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att verken tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 015 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden uppgick 2024 till 0,5 procent vilket är 2 procentenheter högre än jämfört med 2023.

Tabell 3.76 Prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2025	2026	2027	2028
Resultat efter finansiella poster	- 268	- 106	- 30	12
Justerad rörelsemarginal ¹ (%)	1,4	12,3	15,0	16,5
Eget kapital (mnkr)	1 391	2 809	3 656	5 195
Soliditet ²	28,7	44,0	49,6	57,4
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0

¹ Justerad rörelsemarginal motsvarar rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning exkl. bidrag för investeringar som finansiera från nationella planen för transportinfrastrukturen.

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

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2026–2028.

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick till 2 367 miljoner kronor 2024 vilket är en ökning med 1 027 miljoner kronor jämfört med 2023. Investeringsbeloppet överensstämmer relativt väl med investeringsplanen för 2024.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2026 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Skälen för regeringens förslag

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

Tabell 3.77 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts- område	Myndighet	Beslutad låneram 2024 ¹	Skuld 2024-12-31	Beslutad låneram 2025 ¹	Begärd låneram 2026	Beräknad amortering 2026	Beräknad nyupplåning 2026
22	Sjöfartsverket	100 000		100 000	100 000		
	Summa	100 000		100 000	100 000		

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

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag

Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2026–2028 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag

Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2026–2028 uppgår till totalt 14 250 miljoner kronor, se tabell 3.78. Den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år avser främst något minskande investeringar i farleder och ökande investeringar i isbrytare. Därutöver avses investeringar genomföras i lotsbåtar, arbetsfartyg samt uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Vidare planerar Sjöfartsverket även för underhållsåtgärder i befintliga farleder. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 3.78 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Budget 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Summa 2026–2028
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	2 145	2 324	1 954	3 041	2 007	7 002
Farleder	1 755	2 018	1 763	2 890	1 855	6 507
Isbrytning	291	8	16	1	1	18
Sjötrafikservice	30	129	39	43	10	92
Sjögeografisk information	4	8	7	5	10	23
Lotsning	38	112	58	67	78	202
Sjö- och flygräddning	4	1	27	5	29	61
Gemensamma funktioner	24	48	44	31	24	99
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>2 145</i>	<i>2 324</i>	<i>1 954</i>	<i>3 041</i>	<i>2 007</i>	<i>7 002</i>
– maskiner och inventarier	390	232	146	112	117	375
– fastigheter och markanläggningar	1 744	2 019	1 753	2 890	1 845	6 488
– beredskapstillgångar	10	73	55	40	45	140
Finansiering av anskaffning och utveckling	2 145	2 324	1 954	3 041	2 007	7 002
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	10	73	55	40	45	140
Anslag 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	49					
Egna medel	347	249	149	115	120	384
Bidrag/medfinansiering	1 739	2 002	1 750	2 887	1 842	6 478
Vidmakthållande av befintliga investeringar	222	829	1 919	2 053	3 775	7 748
Farleder	53	118	211	366	492	1 068
Isbrytning	3	554	1 507	1 577	3 175	6 259
Sjötrafikservice	3	30	13	15	1	29
Sjögeografisk information	9	13	47	40	34	121
Lotsning	19	43	49	27	28	104
Sjö- och flygräddning	12	6	6	9	8	24
Gemensamma funktioner	123	65	86	19	38	142
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>222</i>	<i>829</i>	<i>1 919</i>	<i>2 053</i>	<i>3 775</i>	<i>7 748</i>
– maskiner och inventarier	188	796	1 857	2 014	3 740	7 611
– fastigheter och markanläggningar	11	24	32	31	27	90
– beredskapstillgångar	23	9	30	8	9	47
Finansiering vidmakthållande	222	829	1 919	2 053	3 775	7 748
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	23	544	1 530	1 558	3 159	6 247
Egna medel	199	286	389	495	617	1 501
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	2 367	3 154	3 874	5 094	5 782	14 750
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	2 367	3 154	3 874	5 094	5 782	14 750

3.5.21 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag

Luftfartsverket ska över en konjunkturcykel ha en räntabilitet på eget kapital på 4 procent. Luftfartsverket ska ha ett eget kapital som uppgår till minst 700 000 000 kronor i genomsnitt över en konjunkturcykel.

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

Skälen för regeringens förslag

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster samt informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Stockholm–Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luft- rummet.

Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22: TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2025 att ekonomiska mål skulle återinföras från 2025 (prop. 2024/25:1, utg. omr. 22, avsnitt 3.5.21). Riksdagen beslutade enligt regeringens förslag (bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). Innevarande år är därmed det första året som de nya ekonomiska målen gäller.

Tabell 3.79 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2023	Intäkter 2024	Resultat 2023	Resultat 2024
Luftfartsverket, totalt	3 584	744	-6	-6
varav luftfartsintäkter	2 880	-36		
varav övriga rörelseintäkter	277	270		
varav intäkter från anslag	347	427		

Totala intäkter inkluderar också aktiverat arbete för egen räkning.

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2024.

Luftfartsverkets rörelseintäkter uppgick 2024 till 744 miljoner kronor, en minskning med 2 840 miljoner kronor jämfört med 2023. Den största skillnaden avser luftfartsintäkterna som minskat till följd av avgiftssystemets tekniska konstruktion, där omvärdering av pensionsskulden får stort genomslag. Luftfartsverkets intäkter består till största delen av luftfartsintäkter (undervägs- och terminalavgifter). Utöver luftfartsintäkterna får Luftfartsverket intäkter från anslag, kommersiella tjänster och aktiverat eget arbete. Anslagsintäkterna utgörs av medel från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* avseende civilt försvar, anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* samt anslaget 1:19 *Obemannad luftfart*. Intäkterna av anslag ökade under 2024 i

förhållande till 2023 för samtliga dessa ändamål. Intäktslagen kommersiella tjänster och aktiverat eget arbete var något lägre 2024 än 2023.

Resultatet efter finansiella poster uppgick 2024 till -2 734 miljoner kronor. På grund av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden uppgick dock totalresultatet till 508 miljoner kronor.

Tabell 3.80 Utfall och prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028
Resultat efter skattemotsvarighet	-2 734	-272	16	22	31
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	(neg)	(neg)	1	2	2
Soliditet (%)	10	8	9	9	9
Eget kapital	1 277	1 005	1 018	1 035	1 060
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	3	4	6
Beräknad utdelning	0	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2025–2029.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2026 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

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

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor.

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

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

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Skälen för regeringens förslag

Inriktningen är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Luftfartsverkets låneram fastställs till 1 500 miljoner kronor. Låneramen bedöms också kunna användas för att täcka eventuella likviditetsbehov. Vidare föreslår regeringen att Luftfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Övriga finansiella befogenheter

består av bemyndigande avseende derivatinstrument, borgensförbindelser och aktieägartillskott till dotterföretaget LFV Holding AB. Såväl den faktiska låneramen som övriga finansiella befogenheter föreslås vara oförändrade under 2026 i förhållande till 2025.

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

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

Luftfartsverket väntas 2026 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta. Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Tabell 3.81 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts- område	Myndighet	Beslutad låneram 2024 ¹	Skuld 2024-12-31	Beslutad låneram 2025 ¹	Begärd låneram 2026	Beräknad amortering 2026	Beräknad nyupplåning 2026
22	Luftfartsverket	1 500 000		1 500 000	1 500 000		
Summa		1 500 000		1 500 000	1 500 000		

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

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag

Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2026–2028 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag

Immateriella och materiella anläggningstillgångar i Luftfartsverket uppgick vid slutet av 2024 till 2 621 miljoner kronor, en ökning med 161 miljoner kronor från 2023. Luftfartsverkets investeringar uppgick för 2024 till 483 miljoner kronor. Under 2024 har Luftfartsverket genomfört löpande uppgraderingar av tekniska system, ny- och ersättningsinvesteringar kopplat till arbetsmetodik samt investeringar för att möta ställda krav på funktionalitet, regularitet och kapacitet. Stora investeringar skedde också i robustgörande åtgärder för infrastruktur för flygtrafiktjänst. Utfallet är högre än 2023 och även högre än investeringsplanen för 2023. Skillnaden beror främst på förskjutningar i tidplaner för olika projekt. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i radioutrustning, flygtrafiktjänstutrustning, s.k. ATM och radar.

Luftfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan några år tillbaka finansieras investeringar inom ramen för uppdraget att bygga upp en robust flygtrafiktjänst inom ramen för anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* samt anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* avseende civilt försvar. Investeringsutgiften vid anskaffningstillfället finansieras dock med egna medel, medan anslagsbelastningen avser årliga avskrivningar som faller inom ramen för anslagets ändamål.

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2026–2028 uppgår till totalt 1 751 miljoner kronor, se tabell 3.82. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 67 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 33 procent. De lägre beloppen mot slutet av perioden beror i huvudsak på att det ännu inte finns lika många specificerade projekt. Ett av de största och viktigaste projekten i investeringsplanen är ATM-moderniseringen som Luftfartsverket genomför tillsammans med övriga medlemmar i den s.k. COOPANS-alliansen. Syftet är ökad kostnadseffektivitet och produktivitet. I planen ingår också betydande investeringar för att säkerställa robust infrastruktur för flygtrafiktjänst samt planer för att stärka beredskapen och civilt försvar. Det innefattar bl.a. investeringar i syfte att förstärka infrastrukturen för övervakning, implementera transportabla radarstationer, transportabel radio samt tillhörande nät/transmission. Därutöver sker bl.a. miljöfrämjande investeringar i anläggningar och byggnader. Under planperioden kommer också fortsatt arbete ske för att omhänderta förordningskrav på utvecklad funktionalitet inom det Gemensamma luftrummet (Single European Sky, s.k. common project).

Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 3.82 Investeringsplan för luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Budget 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Summa 2026–2028
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	406	609	569	413	189	1 171
ATM-utrustning	125	323	307	206	99	612
Radarutrustning	49	69	51	43		94
Kommunikationsutrustning	30	51	44	46	42	132
Radioutrustning	151	68	67	66	6	139
IT	36	41	48	25	21	94
Byggnader	11	38	35	11	6	52
Beredskapstillgångar	3	2	1	0	2	3
Övrigt	1	17	15	15	14	44
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>406</i>	<i>609</i>	<i>569</i>	<i>413</i>	<i>189</i>	<i>1 171</i>
– maskiner och inventarier	403	451	379	309	144	832
– fastigheter och markanläggningar		41	48	25	21	94
– beredskapstillgångar	3	2	1	0	2	3
– övriga investeringar		115	141	78	22	241
Finansiering av anskaffning och utveckling	406	609	569	413	189	1 171
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	29	39	46	22	18	86
Egna medel	356	543	496	391	171	1 058
Bidrag/medfinansiering	20	26	26			26
Vidmakthållande av befintliga investeringar	77	193	269	174	137	581
ATM-utrustning	17	105	164	62	39	264
Radarutrustning	15	16	10	5	2	17
Kommunikationsutrustning	33	24	38	46	36	120
Radioutrustning		24	38	46	36	120
Byggnader	12	24	20	16	24	60
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>77</i>	<i>193</i>	<i>269</i>	<i>174</i>	<i>137</i>	<i>581</i>
– maskiner och inventarier	77	159	239	148	113	501
– fastigheter och markanläggningar		24	20	16	24	60
– övriga investeringar		10	10	10		20
Finansiering vidmakthållande	77	193	269	174	137	581
Egna medel	77	193	269	174	137	581
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	483	801	838	587	326	1 751
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	483	801	838	587	326	1 751

3.5.22 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att för 2026 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag

Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Bemyndigandet avseende låneramen angavs tidigare i fastpris vilket avvek från övriga låneramar på statsbudgeten som uttrycks i löpande priser och beslutas av riksdagen årligen. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2023 ersattes den tidigare hanteringen med att en ny låneram beslutades som anges i löpande pris och fastställs årligen (prop. 2022/23:1 utg.omr.22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). Regeringen föreslår att låneramen för 2026 till Svedab är oförändrad och fastställs till 6 400 000 000 kronor i löpande priser.

Öresundsbro Konsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svedab och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Svedab har fram till och med 2018 utnyttjat ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget från 2019 ska betala inkomstskatt enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Under 2026 beräknas Svedabs betalning av inkomstskatt komma att uppgå till ca 350–400 miljoner kronor.

Tabell 3.83 Ramar för statlig utlåning

Tusental kronor

Utgifts- område	Ändamål	Beslutade utlåningsramar 2024 ¹	Lånefordran 2024-12-31	Beslutade utlåningsramar 2025 ¹	Begärda utlåningsramar 2026
22	Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB	6 400 000	5 335 000	6 400 000	6 400 000
	Summa	6 400 000	5 335 000	6 400 000	6 400 000

¹ Ramar för 2024 och 2025 redovisas exklusive beslutade och föreslagna ändringar som lämnats i propositioner om ändringar i statens budget.

Öresundsbrokonsortiet

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 bemyndigade riksdagen regeringen att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark av den 23 mars 1991 så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.5.23, bet. 2024/25: TU1, rskr. 2024/25:101). Regeringen arbetar för närvarande med att dels ta fram en ny statlig garantimodell, dels med att revidera avtalet.

3.5.23 Upphävande av riksdagens godkännande avseende krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar

Regeringens förslag

Riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar ska inte längre gälla.

Skälen för regeringens förslag

I samband med behandlingen av propositionen Moderna transporter godkände riksdagen regeringens förslag att krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar ska införas samt att omfattning och former för detta ska utredas (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Detta godkännande ansluter till två tillkännagivanden om förarbevis för fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7 punkt 11, rskr. 2004/05:178 och bet. 2020/21:TU12 punkt 2, rskr. 2020/21:379). Som framgår av redovisningen i avsnitt 3.3.3 anser regeringen vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som har förflutit sedan det ursprungliga tillkännagivandet beslutades att det inte framstår som motiverat att ta några nya initiativ i syfte att tillmötesgå de aktuella tillkännagivandena och att tillkännagivandena därmed är slutbehandlade. I linje med denna bedömning föreslår regeringen även att den tidigare riksdagsbindningen hävs.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Mål för området

4.1.1 Digitaliseringspolitik

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

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

4.1.2 Post

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

4.1.3 Grundläggande betaltjänster

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

4.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

För att följa upp digitaliseringspolitiken används indikatorer från Europeiska kommissionens senast publicerade lägesrapport om det digitala decenniet. Kommissionens redovisning har justerats för att bättre kunna följa upp de mål som specificeras i Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030. Kommissionen inhämtar till stor del underlaget från EU:s statistikkontor (Eurostat). Kommissionens indikatorer inom digital ekonomi och digitalt samhälle har anpassats för att kunna följa det digitala decenniet. Sveriges ranking jämfört med övriga EU-länder redovisas därför fr.o.m. 2022. I kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet redovisas indikatorer och ranking inom följande områden:

- digital kompetens
- digital infrastruktur
- digitalisering av företag
- digitala offentliga tjänster.

För att följa upp digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används Statistiska centralbyråns (SCB) statistik som visar personer i åldrarna 16–85 år som har använt internet för att

- få myndighetspost,
- hämta information från myndigheters webbsidor, eller
- ladda ner och hämta blanketter från myndigheters webbsidor.

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

För att följa upp utvecklingen av digitaliseringen inom den offentliga förvaltningen används även rapporter från Myndigheten för digital förvaltning och kommissionens mätning E-Government Benchmark, som omfattar 36 länder i Europa. Dessutom används Organisationen för ekonomiskt samarbete (OECD) mätning Digital Government Index, FN:s mätning E-Government Development och Waseda-universitets mätning World Digital Government Ranking.

För delmålet om bredband används följande indikatorer:

- Sveriges ranking i index för digital infrastruktur
- andel hushåll och företag som har tillgång till bredband och mobila tjänster.

För delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna:

- prisjämförelser mellan mobilabonnemang respektive mellan bredbandsabonnemang
- säkerhetsincidentrapportering.

Målet för postsektorn följs upp utifrån bl.a. andelen brev som har lämnats in till Postnord AB för tvådagarsbefordran (t.o.m. 2018 övernattbefordran) och som har delats ut inom tidsramen.

Målet för grundläggande betaltjänster följs upp genom länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner.

Andra bedömningsgrunder för resultatredovisningen är resultat från analyser och rapporter från statliga myndigheter, såsom Statskontoret, Post- och telestyrelsen (PTS), Myndigheten för digital förvaltning, SCB och Riksrevisionen, men också från internationella organ, såsom OECD och Eurostat, samt från Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet.

Regeringen beslutade den 28 maj 2025 om en digitaliseringsstrategi. Strategin är uppbyggd kring fem strategiska områden: digital kompetens, digitalisering av näringslivet, digitalisering av den offentliga förvaltningen, digitalisering av välfärden och konnektivitet. Frågor som rör artificiell intelligens (AI), tillgång till data och säkerhet behandlas där det är relevant inom de fem strategiska områdena (Fi2025/01181). Regeringen gav samma dag Myndigheten för digital förvaltning och PTS i uppdrag att stödja genomförandet av strategin. I uppdraget ingår bl.a. att vid behov utveckla indikatorer där sådana saknas (Fi2025/01188).

4.3 Resultatredovisning

4.3.1 Fortsatt samma utvecklingstakt men minskat försprång jämfört med övriga EU-länder

I tabell 4.1 redovisas Sveriges rankning jämfört med övriga EU-länder inom de områden som redovisas i kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet.

Tabell 4.1 Sveriges utveckling jämfört med EU:s övriga medlemsstater

Sveriges rankning

	2022	2023	2024	2025
Kompetens				
Minst grundläggande digitala färdigheter i procent av befolkningen	5	5	6	6
It-specialister i procent av befolkningen	1	1	1	1
Användning av internet i procent av befolkningen	5	2	4	4
Digitalisering av företag				
Små och medelstora företag med minst grundläggande nivå av digital intensitet	1	3	2	3
Användning av AI i procent av alla företag	9	9	10	2
Användning av dataanalys	8	8	14	-
Digital infrastruktur				
Nät med mycket hög kapacitet	11	10	10	10
Befolkade områden som täcks av nästa generations trådlösa höghastighetsnät med en prestanda som minst motsvarar 5G	21	27	16	14
Digitala offentliga tjänster				
Användning av digitala tjänster i procent av befolkningen	1	5	3	4
Digital offentlig service för privatpersoner, index	7	5	4	10
Digital offentlig service för företag, index	9	10	6	10

Anm.: Rankning jämfört med övriga EU-länder för digital ekonomi och digitalt samhälle. För området Användning av dataanalys saknas uppgifter för 2025.

Källa: Europeiska kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet.

Utvecklingen av digitaliseringen

Sveriges utveckling jämfört med EU:s övriga medlemsstater visar att Sverige fortsatt ligger på första plats när det gäller andelen it-specialister i befolkningen. AI-användningen i företag har ökat kraftigt och Sverige ligger på andra plats. När det gäller befolkade områden som täcks av nästa generations trådlösa höghastighetsnät med en prestanda som minst motsvarar 5G har Sverige stigit i rankningen (se tabell 4.1).

Den digitala kompetensen hos befolkningen är fortfarande en konkurrensfördel

När det gäller digital kompetens placerar sig Sverige högt. Sverige ligger över EU-snittet för samtliga indikatorer som mäts inom området, framför allt när det gäller it-specialister (se tabell 4.1).

EU har satt upp som mål att 80 procent av EU:s befolkning i åldern 16–79 år ska ha grundläggande digitala färdigheter 2030. I Sverige uppgick andelen till 66 procent 2023, vilket var över EU-genomsnittet om 55 procent. Den andel av befolkningen som har mer än grundläggande digital kompetens uppgick till 36 procent i Sverige, medan genomsnittet i EU var 27 procent.

Det finns fortfarande skillnader mellan kvinnor och män när det gäller andelen it-specialister av arbetskraften. Totalt beräknas 9 procent av arbetskraften i åldrarna 15–

74 år i Sverige vara it-specialister. Av dessa är 22 procent kvinnor, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 19 procent. Regeringen beslutade i februari 2025 om en STEM-strategi för Sverige (Science, Technology, Engineering och Mathematics) (U2025/00563). I strategin presenterar regeringen de åtgärder som hittills har vidtagits och pekar ut riktningen för det fortsatta arbetet att stärka utbildningssystemets förutsättningar att utbilda fler inom naturvetenskap och teknik.

Den digitala delaktigheten är allt högre

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortsatt hög. Enligt Eurostat uppgick internetanvändningen 2024 i Sverige till 98 procent, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 93 procent.

Av Internetsstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2024 framgår att 95 procent av befolkningen använder internet och att de flesta gör det dagligen. Det framgår vidare att 5 procent av befolkningen som är 16 år eller äldre inte använder internet. Majoriteten av dem som inte använder internet är födda på 1920-, 1930- eller 1940-talet, varav de flesta är kvinnor. Regeringen gav den 25 januari 2024 PTS i uppdrag att föreslå insatser för att öka andelen individer som använder digitala tjänster (Fi2024/00172). Uppdraget slutredovisades den 20 december 2024. I redovisningen beskrivs de behov som PTS ser av insatser för ökad digital inkludering och pågående insatser på området (Fi2024/02621). Regeringen har i myndighetens regleringsbrev för 2025 gett PTS i uppdrag att verka för en ökad digital inkludering och en ökad användning av digitala tjänster. Uppdraget ska redovisas senast den 20 december 2025.

Personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. I egenskap av marknadskontrollmyndighet och ansvarig för tillsyn över vissa tjänster enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (tillgänglighetsdirektivet) har PTS under året medverkat i det europeiska arbetet med att ta fram standarder för genomförandet av direktivet samt genomfört dialog med berörda aktörer för att främja insatser som underlättar genomförandet av de krav som följer av lagen (2023:254) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet. PTS upphandlar särskilt viktiga kommunikationstjänster om marknaden inte tillgodoser behoven enligt lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation och postlagen. Under 2024 finansierade PTS sex s.k. inkluderande kommunikationstjänster.

Under 2024 fortsatte Myndigheten för digital förvaltning att utöva tillsyn enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Myndighetens granskning visade att det fanns brister i tillgängligheten och att ingen av de webbplatser eller appar som granskades under 2024 uppfyllde samtliga krav enligt den nämnda lagen. Enligt granskningen var en vanlig brist att den digitala tjänsten var svår att använda med hjälpmedel, såsom skärmläsare. Granskningen visade även att de flesta brister åtgärdades efter att myndigheten hade påtalat dessa.

Användningen av offentliga digitala tjänster fortsätter att öka

Andelen användare av digitala tjänster i Sverige har ökat från 93 till 96 procent mellan 2022 och 2024. Andra länder har ökat sin användning mer, vilket förklarar att Sverige har fått en något lägre placering än 2022, trots att en hög andel av befolkningen använder sig av digitala tjänster (se tabell 4.1).

Tabell 4.2 Sveriges ranking i andra internationella index

Sveriges ranking

Index	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
E-Government Benchmark		11	13	14	14	16	12
Digital Government Index			33			26	27
E-Government Development	5		6		6		14
World Digital Government Index	10		10		12		14

Källor: Europeiska kommissionen, OECD, FN och Wasedauniversitetet.

Tabell 4.2 visar Sveriges ranking i fyra internationella mätningar om digitalisering av offentlig förvaltning. Kommissionens mätning E-Government Benchmark omfattar 36 europeiska länder och avser digitaliseringen av offentliga tjänster och möjligheten att använda ett lands digitala tjänster i andra europeiska länder. Sveriges placering har enligt mätningen förbättrats jämfört med föregående år. OECD:s mätning av digital omställning, Digital Government Index, visar ingen större förändring av Sveriges placering jämfört med 2023. Enligt FN:s mätning E-Government Development har Sveriges placering försämrats jämfört med tidigare mätningar. Wasedauniversitetets mätning World Digital Government Index omfattar 66 länder och mäter tio huvudsakliga trender inom digitalisering av den offentliga sektorn. Sveriges ranking har enligt mätningen försämrats något.

I SCB:s statistik om it-användning bland privatpersoner i åldern 16–85 år och deras kontakter med myndigheter över internet kan jämförelser göras från 2022. Av statistiken framgår att under perioden 2022–2024 var andelen som det senaste året har tagit emot myndighetspost digitalt var omkring 70 procent. Andelen privatpersoner som hämtade information från myndigheters webbsidor minskade från 65 procent till 61 procent under samma period. Under perioden var det omkring hälften som hämtade och laddade ned blanketter från myndigheters webbsidor. Det fanns inte några stora skillnader mellan kvinnor och män i användningen. Av Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2024 framgår att det inte finns några större skillnader i användningen av e-tjänster 2024 jämfört med 2023.

Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av statliga myndigheters digitalisering 2023 visar att de mindre myndigheterna har gjort större förbättringar av digitaliseringen än större myndigheter i förhållande till året innan. Samtidigt har skillnaden i digital mognad mellan olika myndigheter ökat jämfört med 2022. För de statliga myndigheterna har det sammantaget skett en positiv utveckling under 2022 och 2023 jämfört med 2020 och 2021, främst vad gäller mognad och samverkan. Under 2024 genomförde Myndigheten för digital förvaltning en tematisk utvärdering avseende statliga myndigheters arbete med datadriven förvaltning och användning av AI i verksamheten (Fi2025/01453). Undersökningen visar att endast 15 procent av myndigheterna både har en strukturerad datahantering och arbetar datadrivet. Kompetensen kring AI-användning bedömdes även som låg. Strategier och kompetens för att kunna använda och dra nytta av AI och dataanalys på ett genomtänkt och strategiskt sätt saknas i stor utsträckning. Myndigheten för digital förvaltnings bedömning är att datamognaden hos de statliga myndigheterna är låg, vilket påverkar förutsättningarna för AI-användning på ett hållbart och systematiskt sätt. I utvärderingen konstaterar myndigheten vidare att digitaliseringsstrategin tar upp åtgärder inom detta område som bör vara positiva för den digitala utvecklingstakten i den offentliga förvaltningen.

Myndigheten för digital förvaltning samordnar den nationella digitala infrastrukturen. Ena på förvaltningsgemensam nivå. Ena samlar gemensamma digitala tjänster och

lösningar för att göra det enkelt, säkert och effektivt för offentlig sektor att förbättra sin digitalisering. Under 2024 har förvaltningen av etablerade tjänster som används och skapar nytta prioriterats. Det gäller ombudshantering, ärendeöversikt, tillgång till grunddata och informationsutbyte genom standardiserade gränssnitt samt komponenter för att bygga in tillit och säkerhet i digitala system. Myndigheten för digital förvaltning har även redovisat ett uppdrag att utreda hur Ena bör utvecklas och förvaltas t.o.m. 2030 (Fi2025/00213).

Inom Ena ingår bl.a. tjänsterna Mina ombud och Mina ärenden. Mina ombud är en tjänst för digital fullmaktshantering för privatpersoner och företag. Tjänsten lanserades för privatpersoner under 2024. I juni 2025 var 28 statliga myndigheter, inklusive länsstyrelserna, och 5 kommuner anslutna. Dessutom var 30 parter anslutna till en testmiljö (utg.omr. 24 avsnitt 3.3.1). Det är en ökning från 8 anslutna parter samma period 2024. Antalet skapade fullmakter har tredubblats jämfört med föregående år. Mina ärenden är ett system som gör det möjligt att samla information om ärenden från olika offentliga aktörer och ge en samlad och standardiserad digital återkoppling till privatpersoner och företag. Under 2024 har en tjänst för vidareförmedling av kundhändelser utvecklats som underlättar anslutning och användning. Vidare har anslutningen till digitala tjänster inom Ena underlättats och ramverket för grunddata reviderats. Myndigheten för digital förvaltning har dessutom tagit fram standardiserade gränssnitt för att underlätta för offentliga aktörer att effektivt dela och använda data.

Myndigheten för digital förvaltning tillhandahåller infrastrukturen för säker digital kommunikation (SDK). Via SDK kan sekretessbelagda uppgifter och känsliga personuppgifter utbytas mellan exempelvis socialtjänsten, arbetsmarknadsenheter, hälso- och sjukvård, skola och brottsbekämpande myndigheter. I juni 2024 var 52 organisationer anslutna till tjänsten. Anslutningen har dock ökat avsevärt under 2024 och början av 2025. Anslutningstakten hos kommuner och regioner har varit hög, medan takten hos statliga myndigheter och privata aktörer med offentlig finansiering har varit lägre. I juni 2025 var totalt 92 organisationer anslutna till infrastrukturen, varav 70 kommuner, 14 regioner och 3 övriga organisationer samt Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Inspektionen för vård och omsorg, Statens institutionsstyrelse och Statens skolverk. Anslutning har också påbörjats av ytterligare 92 organisationer bl.a. Polismyndigheten. Socialstyrelsen har i uppdrag att ansluta sig till infrastrukturen under 2025. Försäkringskassan har i uppdrag att ansluta relevanta informationsflöden under 2025 och Migrationsverket, Rättsmedicinalverket, Kriminalvården och Centrala studiestödsnämnden har i uppdrag att förbereda för anslutning.

Tabell 4.3 Användning av digital post

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antal användare privatpersoner och företag (milj.)	2,0	3,0	3,7	4,3	5,5	5,9	6,3	6,6
Meddelanden (milj.)	13,7	28,5	41,8	52,8	81,9	100,7	99,4	119,2
Antal avsändare	41	92	124	165	194	238	272	301

Källa: Myndigheten för digital förvaltning.

Fler offentliga aktörer ansluter sig till den digitala tjänsten Mina meddelanden och allt fler privatpersoner väljer att ta emot sin myndighetspost i en digital brevlåda. Antalet meddelanden har ökat med nästan 20 procent sedan 2023. Det beror till stor del på Valmyndighetens stora utskick i samband med EU-valet 2024 och Myndigheten för

samhällsskydd och beredskaps (MSB) utskick av broschyren Om krisen eller kriget kommer (se tabell 4.3).

Av Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2024 framgår det att 71 procent av befolkningen hade en digital brevlåda 2024, vilket är en ökning från 69 procent 2023. Det privata alternativet Kivra är vanligast. Ålder är den faktor som påverkar användningen mest. Av personer över 76 år hade endast 28 procent en digital brevlåda.

Tabell 4.4 E-legitimationen bank-id

Miljoner	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Användare av Bank-id	7,6	7,9	8,2	8,4	8,5	8,6
Antal användningar	4 100	5 100	6 300	6 700	7 100	7 600

Källa: Finansiell ID-Teknik BID AB.

Antalet användare och antalet användningar av e-legitimationen bank-id ökar över tid (se tabell 4.4). Internetstiftelsens rapport visar att 93 procent av befolkningen över 18 år använde en e-legitimation under 2024, vilket var samma andel som föregående år. Användningen av mobilt bank-id var också oförändrat jämfört med föregående år och uppgick till 92 procent. Andelen som använder tjänsten Freja e-id har de senaste åren vuxit något till 4 procent 2024.

Polismyndigheten fick i mars 2025 i uppdrag att utfärda en statlig e-legitimation på högsta tillitsnivå i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1183 av den 11 april 2024 om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 vad gäller inrättandet av ett europeiskt ramverk för digital identitet. Uppdraget ska ske i samverkan med Myndigheten för digital förvaltning (Ju2025/00740). En statlig e-legitimation bedöms kunna motverka missbruk av identitetshandlingar och minska det digitala utanförskapet. Uppdraget ska redovisas senast den 2 november 2026 och e-legitimationen ska vid samma tidpunkt vara redo att utfärdas, förutsatt att den svenska lagstiftningen är på plats.

Myndigheten för digital förvaltning fick i regleringsbrevet för 2025 i uppdrag att utveckla en digital identitetsplånbok i enlighet med förordning (EU) 2024/1183. En digital identitetsplånbok möjliggör säker digital identifiering och åtkomst till både offentliga och privata tjänster inom EU. Den statliga e-legitimationen som Polismyndigheten har i uppdrag att utfärda ska utformas så att den kan träda in i den digitala identitetsplånboken.

Försäkringskassan hade under 2017–2024 i uppdrag att erbjuda samordnad och säker it-drift för vissa myndigheter (Fi2017/03257, I2019/02515 och I2022/02320). Tjänsteutbudet inbegriper nio it-driftstjänster, och Försäkringskassan tillhandahåller en eller flera it-tjänster till totalt 78 myndigheter, inklusive länsstyrelserna. Försäkringskassan har under hela uppdraget kontinuerligt stärkt cybersäkerhetsarbetet. Till följd av det försämrade säkerhetspolitiska läget och ett ökande antal cyberattacker riktade mot sårbarheter i myndigheters it-miljöer, fortsätter det vara en hög efterfrågan på samordnad och säker statlig it-drift (Fi2025/01172). Den 1 januari 2025 trädde förordningen (2024:1005) om samordnad och säker statlig it-drift i kraft. Enligt förordningen ska Försäkringskassan, Skatteverket och Trafikverket tillhandahålla it-driftstjänster inom ramen för det samordnade statliga tjänsteutbudet och stödja

myndigheter vid val av it-driftslösning. Försäkringskassan är samordnande myndighet. Regeringen gav i mars 2025 Statskontoret i uppdrag att ta fram indikatorer för uppföljning av arbetet med det samordnade statliga tjänsteutbudet för it-drift. Statskontoret ska även kartlägga organiseringen av it-driftslösningarna inom staten och lämna förslag på vilken myndighet som är lämplig att följa upp en sådan kartläggning (Fi2025/00643). Uppdraget ska redovisas senast den 30 november 2025.

PTS och Myndigheten för digital förvaltning fick den 5 december 2024 i uppdrag att lämna förslag på hur Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter kan överföras till och inordnas i PTS (Fi2024/02416). Uppdraget redovisades den 14 mars 2025. I redovisningen anger myndigheterna att det finns långsiktiga fördelar med en sammanslagning. Myndigheterna konstaterar att en sammanslagen myndighet med ett samlat uppdrag på digitaliseringsområdet kan ha bättre förutsättningar att bidra till en kraftsamling för stärkt digitalisering. Myndigheten för digital förvaltning bedömer dock att en sammanslagning är förenad med risk för nedgång i leveransförmåga på kort och medellång sikt (Fi2025/00654). Förslaget har remitterats. De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inga synpunkter på förslaget. Ett fåtal avstyrker förslaget. En del remissinstanser lyfter fram att det kan finnas risker med en rollkoncentration där t.ex. samma myndighet både tillhandahåller tjänster och utövar tillsyn.

En utförligare beskrivning av utvecklingen av den statliga förvaltningspolitiken ges inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Användning av ny teknik bidrar till ökad konkurrenskraft

EU har i policyprogrammet för det digitala decenniet 2030 fastställt målet att 90 procent av små och medelstora företag ska ha minst en grundläggande digital intensitet, dvs. användning och integrering av digital teknik i företagen. I Sverige uppgick denna andel till 87 procent 2024. Genomsnittet i EU uppgick 2024 till 73 procent. Andelen svenska företag som använder AI har ökat kraftigt och mer än fördubblats jämfört med 2023 (från 10 procent till 25 procent). Andelen företag i Sverige som använder AI är den näst högsta jämfört med övriga EU-länder. Andelen som använde dataanalys uppgår till 35 procent (se tabell 4.1). Stora företag har en högre digital intensitet än små och medelstora företag.

Tillgången till data ökade

Bolagsverket, Lantmäteriet, Sjöfartsverket, Sveriges geologiska undersökning och SCB har tidigare avseende vissa angivna dataset meddelats undantag från kravet på avgiftsfritt tillgängliggörande i enlighet med 4 kap. 6 § lagen (2022:818) om den offentliga sektorns tillgängliggörande av data (Fi2023/00998). Perioden för undantaget löpte ut den 10 februari 2025.

Myndigheten för digital förvaltning har haft i uppdrag att ansvara för genomförandet av den internationella organisationen Open Data Charters stadga med principer för tillgängliggörande av data (Fi2023/01226). Uppdraget redovisades den 24 april 2025. I redovisningen betonas vikten av öppna inköpsdata för att öka transparensen, effektiviteten och innovationsförmågan inom offentlig sektor i Sverige. För att förbättra tillgången till sådan data och uppnå de värden som finns i användningen av inköps- och upphandlingsdata, föreslås att behovet av ökad styrning för att tillgängliggöra leverantörsreskontra som öppna data utreds och att en nationell plattform för upphandlingsannonser ska etableras (Fi2025/00934).

Myndigheten för digital förvaltning ansvarar för Sveriges dataportal som är en plattform med stödtjänster till dataproducenter, dataanvändare samt strateger och ledare inom data. Antalet besökare och användare av dataportalen har ökat 2024. Myndigheten har dessutom lanserat tjänsten Datafyren, en webbplats med verktyg och

vägledning för att höja förmågan hos verksamhetsledningar att bedöma värdet av data som en strategisk resurs ur organisatoriska, juridiska, semantiska och tekniska perspektiv.

Myndigheten för digital förvaltning har av regeringen utsetts till behörig myndighet och enda kontaktpunkt enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/903 av den 13 mars 2024 om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (förordningen om ett interoperabelt Europa) (Fi2024/02279).

Regeringen gav i oktober 2024 en särskild utredare i uppdrag att föreslå kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skäligen åtkomst till och användning av data och om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (dataförordningen) (dir. 2024:97). Utredaren ska bl.a. föreslå de författningsändringar och andra åtgärder som behövs för att berörda myndigheter ska kunna utöva sina befogenheter och vidta de åtgärder som krävs enligt dataförordningen. Uppdraget ska redovisas senast den 22 december 2025 (dir. 2025:46).

Regeringen gav den 19 juni 2025 en särskild utredare i uppdrag att föreslå åtgärder som kan främja användningen av integritetsbevarande metoder för en mer datadriven och samverkande förvaltning (dir. 2025:64). Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2026.

Sverige har tagit flera initiativ för ökad AI-användning och ny digital teknik

Myndigheten för digital förvaltning och Integritetsskyddsmyndigheten har haft i uppdrag att ta fram riktlinjer för den offentliga förvaltningen i syfte att främja att generativ AI används på ett effektivt, säkert och etiskt sätt (Fi2025/00111).

Myndigheterna har tagit fram riktlinjer inom följande sju huvudsakliga områden: ledning och ansvar, dataskydd och personuppgiftsbehandling (GDPR), arbetsrätt, anskaffning, informations säkerhet, upphovsrätt samt etik. Riktlinjerna har publicerats på webbplatsen AI för offentlig förvaltning och kommer att uppdateras löpande.

Regeringen har i regleringsbrevet för 2025 gett 25 myndigheter i uppdrag att redogöra för sin användning av AI. Uppdragen innefattar att beskriva befintliga samarbeten med andra myndigheter samt att redogöra för de utbildningar och kompetenshöjande insatser som har erbjudits personalen. Myndigheterna ska även redovisa vilka utmaningar som är relaterade till etik, juridik och säkerhet. Syftet med uppdragen är att ge regeringen en bättre bild av hur myndigheter både använder AI i dag och hur de planerar för framtida användning. Myndigheterna redovisade uppdragen den 2 juni 2025. Redovisningarna indikerar att även om svenska myndigheter aktivt utforskar AI, är många i ett tidigt skede av implementeringen. Det finns fortfarande stora möjligheter att mer effektivt integrera AI-teknik i verksamheterna och dra nytta av dess fulla potential. Vidare lyfter många av myndigheterna att en ökad formalisering och samordning av samarbeten, samt mer systematiska kompetensutvecklingsprogram och en tydligare strategisk inriktning är åtgärder som skulle kunna bidra till att stärka användningen av AI hos myndigheterna. Många av myndigheterna anger att de främsta fördelarna med användning av AI-teknik är effektivisering av processer, förbättrat beslutsfattande, ökad precision och noggrannhet, förhöjd kapacitet och servicegrad samt innovation och utveckling.

Internetstiftelsens studie Svenskarna och AI visar att 34 procent av den vuxna befolkningen använde ett AI-verktyg under 2024. Användningen av AI sker fortsatt till största del för privat bruk men andelen som främst använder AI i arbete och studier har ökat sedan 2023. Bland yngre svenskar är det betydligt vanligare att använda AI-verktyg. I åldern 18–34 år svarar 60 procent att de har använt AI-verktyg. I åldersgruppen 65–84 år uppgår 10 procent att de använt AI, vilket är en ökning med

5 procentenheter jämfört med föregående år. Det är framför allt AI-verktyget Chat GPT som används.

Regeringen gav i september 2024 en särskild utredare i uppdrag att se över behovet av nationella anpassningar till följd av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1689 av den 13 juni 2024 om harmoniserade regler för artificiell intelligens och om ändring av förordningarna (EG) nr 300/2008, (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 och (EU) 2019/2144 samt direktiven 2014/90/EU, (EU) 2016/797 och (EU) 2020/1828 (förordning om artificiell intelligens) (dir. 2024:83). Utredaren ska bl.a. lämna förslag på hur systemet för marknadsövervakning, marknads kontroll, styrning och kontroll av efterlevnad ska utformas. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 september 2025.

Regeringen gav den 10 juli 2025 Försäkringskassan och Skatteverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för en AI-verkstad för offentlig förvaltning (Fi2025/01523). Uppdraget ska redovisas senast den 12 januari 2026.

Programmet för ett digitalt Europa är ett EU-finansieringsprogram som är inriktat på att stödja den digitala omvandlingen, främst utvecklingen och användningen av ny teknik. I enlighet med programmet avsätter kommissionen 7,6 miljarder euro till projekt under perioden 2021–2027. Svenska aktörer har t.o.m. 2024 beviljats 62 miljoner euro till olika fleråriga projekt, avseende bl.a. AI-fabriker, digitala infrastrukturer för hälsa, stärkt cybersäkerhet, gemensamma europeiska dataområden, digitala färdigheter samt innovationshubbar som hjälper små och medelstora företag i deras digitala utveckling (Fi2025/00498 och Fi2025/00551). I den halvtidsutvärdering av programmet som Myndigheten för digital förvaltning har låtit ta fram framgår att programmet för ett digitalt Europa kompletterar EU:s ramprogram för forskning och innovation Horisont Europa och ger positiva effekter på AI- och digitaliseringsutvecklingen på samhällsnivå (Fi2024/02561).

AI-kommissionens (Fi 2023:11) betänkande Färdplan för Sverige (SOU 2025:12) överlämnades i februari 2025. Betänkandet omfattar 75 förslag på åtgärder som spänner över områdena energi, data, kompetens och arbetsmarknadens omställning, innovation, säkerhet, AI inom offentlig förvaltning och internationellt arbete. Förslagen i betänkandet syftar till att ta vara på möjligheterna att med hjälp av AI öka innovationsförmågan, stärka konkurrenskraften, effektivisera den offentliga förvaltningen, förbättra välfärden och skydda våra demokratiska processer. Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Flera av de åtgärder som regeringen har vidtagit relaterar till förslag i AI-kommissionens betänkande. Det gäller bl.a. uppdragen till ett antal myndigheter att redovisa sin användning av AI och uppdraget om att utreda förutsättningar för en AI-verkstad. Även inom andra utgiftsområden presenteras åtgärder som finns med bland AI-kommissionens förslag. Verket för innovationssystem har fått i uppdrag att under 2025 fördela minst 546,5 miljoner kronor till innovations- och forskningsprogrammet Avancerad digitalisering, där näringslivet och offentlig förvaltning gemensamt bidrar (KN2025/01157). Europeiska kommissionen har också valt ut Sverige till värd för en av sju europeiska AI-fabriker, där syftet är att stärka EU:s konkurrenskraft. Regeringen har vidare beslutat om propositionen Forskning och innovation för framtid, nyfikenhet och nytta (prop. 2024/25:60, bet. 2024/25:UbU15, rskr. 2024/25:219) som behandlar andra frågor som AI-kommissionen lyfter. I propositionen beskrivs bl.a. satsningar på excellenskluster för banbrytande teknik, life science och AI samt forskarskolor för AI.

Bredband i världsklass och stora investeringar i 5G

Sverige har i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur och har stigit i ranking avseende 5G-täckning i kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet (se tabell 4.1). Andelen hushåll och företag i Sverige med tillgång till bredband eller tillgång till bredband i sin absoluta närhet fortsätter att öka (se tabell 4.6). Över 98 procent av alla hushåll och arbetsställen har nu tillgång till uppkoppling om 1 Gbit/s. Inom tätorter och småorter har 99,6 procent av hushållen infrastruktur i sin absoluta närhet som medger bredband om minst 1 Gbit/s. Motsvarande andel utanför tätorter och småorter uppgår till 90 procent, vilket var en ökning med ca 4,6 procentenheter. Av landets hushåll hade ca 85,6 procent i oktober 2024 tillgång till bredband via fiber, vilket var en ökning med ca 1,5 procentenheter jämfört med 2023. I områden utanför tätorter och småorter var tillgången till bredband via fiber för hushåll strax över 69 procent. Skillnaden mellan glesbebyggda och tätbebyggda områden är fortsatt en utmaning och var i oktober 2024 ca 17,8 procentenheter, vilket kan jämföras med 16,3 procentenheter 2023. Tillgången till stabila mobila tjänster av god kvalitet i områden där människor normalt befinner sig, t.ex. bilvägar, ökade något 2024 jämfört med 2023 (se tabell 4.5).

Mobiloperatörerna genomför betydande investeringar för att uppgradera befintlig infrastruktur till 5G-tekniken och täckningen av 5G för hushåll ökade från 90 procent 2023 till 98 procent 2024. I vissa geografiska områden medför avsaknaden av kommersiella förutsättningar att den täckning och kapacitet som erbjuds inte motsvarar användarnas och samhällets förväntan. Regeringen har den 19 februari 2025 gett PTS i uppdrag att utreda förutsättningarna för införande av ett statligt stöd för utbyggnad, förvaltning och drift av infrastruktur för mobila tjänster i områden där befintliga mobilnät inte erbjuder nödvändig täckning eller kapacitet och kommersiella förutsättningar för sådan utbyggnad saknas (Fi2025/00323). Uppdraget ska redovisas senast den 30 januari 2026.

Tabell 4.5 Tillgång till mobila tjänster

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stabila mobila tjänster av god kvalitet*	89	92	91,9	92,9	93,9	95	95,9
5G täckning för hushåll**	-	-	-	27	56	90	98

* Andelen (procent) av geografiska områden där människor normalt befinner sig i Sverige.

** Andelen (procent) av landets hushåll som täcks av minst ett 5G-nät.

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2024 (PTS-ER-2025:7).

Tabell 4.6 Tillgång till fast bredband

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bredband om minst 30 Mbit/s*	95	96	97	98	99	99	99,7	99,9
Bredband om minst 1 Gbit/s*	86	89	92	95	96	97	97,9	98,5
Bredband via fiber (hushåll)	72	77	80	82	82	84	84	85

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

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2024 (PTS-ER-2025:7).

PTS administrerar det nationella stödet för utbyggnad av bredband (bredbandsstödet) som syftar till att åstadkomma bredbandsutbyggnad i områden där det saknas kommersiella förutsättningar för detta. Under 2024 tilldelade PTS stödsökande nätbyggare totalt ca 813 miljoner kronor för att finansiera över 9 000 anslutningar. Bredbandsstödet har bidragit till vidareutbyggnad av fasta nät genom att finansiera kommersiellt icke gångbar utbyggnad i glesbygder. Det genomsnittliga stödet per

byggnad ökade med ca 24 procent från 2023 till 2024, vilket indikerar att de byggnader som saknar anslutning blir allt dyrare att ansluta. God spridning till alla landsdelar har säkerställts, eftersom de tillgängliga medlen har fördelats genom utlysning i hela landet. Vid 2024 års tilldelning uppgick det genomsnittliga stödet till ca 89 000 kronor per byggnad. I Svealand var stödet högst med 97 718 kronor per byggnad och i Norrland lägst med 78 557 kronor per byggnad. PTS har återkrävt 539 miljoner kronor av de ca 3 miljarder kronor som har delats ut sedan 2020. För att effektivisera användningen av avsatta medel infördes 2024 en modell med successiv utbetalning av bredbandsstöd under projektens genomförande. Återkraven av utbetalda stöd förväntas därmed minska.

Utöver bredbandsstödet har 250 miljoner kronor för ortssammanbindande förbindelser och accessnät avsatts i EU-medel i regionalfondsprogrammen för Mellersta Norrland och Övre Norrland, som Tillväxtverket administrerar, under programperioden 2021–2027. För mer information, se utgiftsområde 19 Regional utveckling.

Inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa Digital (FSE Digital) beviljas medel för utveckling av europeisk digital infrastruktur. Under 2024 lämnade regeringen samtycke till elva svenska projekt att ansöka om medel ur fonden. Av dessa beviljades fem projekt totalt 45 miljoner euro i medfinansiering för utveckling och utbyggnad av 5G infrastruktur och sjökablar i såväl Östersjön som den arktiska regionen. Det är en kraftig ökning jämfört med året innan, då fem projekt beviljades 24 miljoner euro. Under första kvartalet 2025 lämnade regeringen samtycke till tolv svenska projekt som avsåg att ansöka om medel ur FSE Digital för utveckling av 5G för smarta samhällen, 5G-transportkorridorer, sjökablar samt kvantinfrastruktur. De totala projektkostnaderna från Sverige uppgår till 228,8 miljoner euro och det sökta medfinansieringsbeloppet uppgår till 105 miljoner euro.

Bredbandsforums kansli ansvarar för beredning av frågor och det löpande arbetet i Bredbandsforum. Kansliet har i samverkan med organisationerna i Bredbandsforums styrgrupp tagit fram en färdplan för bredbandsstrategins måluppfyllnad 2025. Under 2024 och 2025 fokuserar arbetet på hållbarhet och efteranslutningar.

PTS har fått i uppdrag att mellan 2021–2025 lämna stöd till de regionala bredbandskoordinatorerna och årligen följa upp verksamheten. Av uppföljningen för 2024 framgår att regionerna bidrar till att öka bredbandsanvändningen genom att bl.a. samordna aktörer verksamma inom bredbandsområdet både i och utanför länet, anordna informations- och kommunikationsinsatser samt genom att undanröja hinder på regional och lokal nivå. Bredbandskoordinatorerna bidrar inom ramen för bredbandsstödet, dels med kvalitetssäkring av förteckningen över stödberättigade byggnader, dels med regionala prioriteringar för att nå områden där stöd behövs som mest. Regeringen beslutade den 26 juni 2025 om att fortsatt erbjuda finansiering av bredbandskoordinatorerna under 2026 och 2027 (Fi2025/01463).

Tillgång till funktionellt internet och telefoni

Tillgången till funktionellt internet och telefoni i Sverige är mycket god. PTS delade, med stöd av förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet, ut 353 000 kronor under 2024 till åtgärder som ger en sådan tillgång. Vid sidan av tilldelningen av stöd har PTS en viktig roll att vägleda hushåll och företag att hitta de lösningar som ger tillgång till funktionellt internet och telefoni.

Under 2024 ökade tillgången till funktionellt internet då satellitoperatören som sedan 2023 har erbjudit bredband via satellit till södra Sverige, nu erbjuder täckning över

hela landet. Satellittjänster för konsumenter erbjuds i dagsläget endast av en leverantör. Detta medför osäkerhet bl.a. kring marknadsutvecklingen och tjänstens tillgänglighet över tid.

Avvecklingen av kopparnäten samt 2G- och 3G-näten (teknikskiftet) kan påverka behovet av stöd för de individer och företag som endast har tillgång till sådana nät. Avvecklingen kan också påverka vissa produkter och tjänster som använder sig av denna teknik, t.ex. den automatiska uppringningen av larmnumret vid en allvarlig fordonsolycka, s.k. e-call.

Mobiloperatörerna har sedan 2020 kommunicerat att avvecklingen av de äldre mobilnäten kommer att äga rum. Det är viktigt att mobiloperatörer och andra aktörer tar sitt ansvar i övergången till de modernare mobilnäten. Det handlar både om att stödja användare och informera om teknikskiftet samt att aktörer inom exempelvis välfärden ersätter utrustning som är beroende av äldre teknik. PTS har sedan 2022 haft i uppdrag att följa teknikskiftet samt bevaka vilka informationsinsatser som genomförs med anledning av avvecklingen. I syfte att stärka beredskapen inför teknikskiftet har regeringen den 5 juni 2025 gett PTS i uppdrag att utöver att följa avvecklingen av 2G- och 3G-näten även sammanställa information och erfarenheter samt analysera avvecklingens konsekvenser. För att ytterligare stärka användarnas förmåga att hantera teknikskiftet har PTS även fått i uppdrag att bedriva informationsinsatser. Informationsinsatserna ska bidra till att öka kunskapen om avvecklingen hos konsumenter, företag och offentliga aktörer och syfta till en bättre beredskap för att hantera teknikskiftet (Fi2025/01283).

Åtgärd för att skydda privatpersoner och företag från telefonbedrägerier

Bedrägerier via elektroniska kommunikationstjänster som telefonsamtal och sms är, liksom andra typer av bedrägerier, ett samhällsproblem. År 2022 uppskattades brottsvinsterna för telefonbedrägerier uppgå till ca 600 miljoner kronor, vilket ökade till ca 700 miljoner kronor 2023. Under 2024 sjönk brottsvinsterna med 40 procent till drygt 400 miljoner kronor. De kriminella riktar ofta in sig mot äldre personer och bedrar dem på stora belopp. Mot bakgrund av denna problematik gav regeringen i december 2023 PTS i uppdrag att motverka bedrägerier genom att lämna förslag till åtgärder för att förhindra manipulerade telefonnummer, s.k. spoofing, och andra tillvägagångssätt där elektroniska kommunikationstjänster används för att genomföra bedrägerier (Fi2023/03206). PTS slutredovisade uppdraget den 17 december 2024. I redovisningen föreslår PTS flera åtgärder, med särskilt fokus på åtgärder för att motverka bedrägerier via sms (Fi2024/02554).

Elektroniska kommunikationer

Välfungerande marknader för elektroniska kommunikationer

Intäkterna på den totala marknaden för elektroniska kommunikationer ökade med 1 procent under 2024 till 52 060 miljoner kronor. Ökningen berodde i första hand på intäkter från fasta internetjänster och intäkterna från mobiltjänster var oförändrade.

Mängden datatrafik i mobilnäten fortsätter att öka och mellan 2023 och 2024 ökade trafiken med 30 procent. Datatrafiken i 5G-nät fortsätter, i takt med utbyggnaden, att öka kraftigt och utgjorde 2024 17 procent av den totala mobila datatrafiken.

Investeringarna på marknaden för fast och mobil infrastruktur är på en stabil nivå och uppgick 2024 till ca 12,1 miljarder kronor. Andelen investeringar i mobil infrastruktur ökade 2024 med 30 procent och uppgick till ca 4,7 miljarder kronor. Investeringarna har sedan 2021 i betydande utsträckning utgjorts av stora uppgraderingar av mobilnät till 5G. Investeringar i fiberutbyggnad avtog under samma period.

Den 21 februari 2024 presenterade kommissionen en vitbok om Europas behov av digital infrastruktur, och en rekommendation om säker och motståndskraftig under-vattenskabelinfrastruktur. I vitboken redovisas åtgärder för att främja utbyggnad och utveckling av digital infrastruktur. Vidare behandlas möjliga åtgärder för att främja investeringar och innovation, öka säkerheten samt färdigställa den digitala inre marknaden. Rådet för transport, telekommunikation och energi (ITE) antog den 6 december 2024 slutsatser om vitboken.

Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2024/1309 av den 29 april 2024 om åtgärder för att minska kostnader för utbyggnad av gigabitnät för elektronisk kommunikation, om ändring av förordning (EU) 2015/2120 och om upphävande av direktiv 2014/61/EU (Gigabitinfrastrukturförordningen), nedan benämnd EU:s förordning om gigabitinfrastruktur, syftar till att skapa förutsättningar för en kostnads-effektiv och snabb utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet, vilket är nödvändigt för att möta EU:s digitala mål och ökade uppkopplingsbehov. Regeringen har gett en särskild utredare i uppdrag att föreslå anpassningar och kompletterande författningsbestämmelser som EU:s förordning om gigabitinfrastruktur ger anledning till (dir. 2024:76). Enligt tilläggsdirektiv ska uppdraget redovisas senast den 6 november 2025 (dir. 2025:47).

Det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på säkerhet och tillförlitlighet

PTS fortsätter arbetet med att stärka säkerheten i elektroniska kommunikationsnät, bl.a. genom nationellt tillsynsarbete, samverkan med privata och offentliga aktörer samt deltagande i arbetsgrupper inom EU, Nato och andra forum för internationellt samarbete. Sverige är alltjämt drivande i arbetet inom EU med t.ex. genomförandet av den s.k. verktygslådan med åtgärder för ökad 5G-säkerhet och ökad säkerhet i under-vattensinfrastruktur för elektronisk kommunikation.

Regeringens prioritering av upprustning av totalförsvaret och Sveriges inträde i Nato har präglat beredskapssektorn elektronisk kommunikation och post. PTS är sektorsansvarig beredskapsmyndighet för sektorn. Arbetet inom sektorn har till följd av den säkerhetspolitiska utvecklingen intensifierats samtidigt som komplexiteten har ökat. Efter förslag i budgetpropositionen för 2025 har omfattande och långsiktig finansiering avsatts för beredskapsarbetet i sektorn (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:100). Medlen är avsatta under totalförsvarsperioden 2025–2030 för en robust och redundant infrastruktur för elektronisk kommunikation och en resilient beredskapssektor. Regeringens satsningar har möjliggjort ökade investeringar i robust och redundant kritisk infrastruktur, samt förstärkta förmågor hos PTS. Myndigheten har bl.a. kunnat öka arbetet med robusthetshöjande åtgärder, övningsverksamhet, samverkan med näringslivet och inom staten, samt stärkt funktionen tjänsteman i beredskap för att utveckla den operativa hanteringen av situationer som uppstår inom beredskapssektorn. Regeringen har även i regleringsbrevet för 2025 gett PTS i uppdrag att arbeta med förmågeutveckling i beredskapssektorn.

Under 2024 trädde bestämmelserna som reglerar den nationella telesamverkansgruppen (NTSG) i kraft. Genom NTSG har det bl.a. skapats bättre förutsättningar för samverkan mellan privata och offentliga aktörer inom sektorn. Ansvarigt statsråd träffade under hösten 2024 aktörerna i NTSG, bl.a. mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget.

Utveckling har även skett för att bättre kunna nyttja mobilnätens kapacitet vid höjd beredskap. Regeringen har t.ex. gett MSB och PTS i uppdrag att införa cell broadcast-teknik i de kommersiella mobilnäten för varningar till allmänheten (Fi2025/00854, Fö2024/01981 [delvis] och Fö2025/00672).

PTS har genomfört flera informationsinsatser för bl.a. leverantörer i sektorn digital infrastruktur i syfte att informera om den kommande cybersäkerhetslagen som ska genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet). PTS har bl.a. lanserat en e-tjänst som syftar till att hjälpa företag att bedöma om de kommer att omfattas av den kommande lagstiftningen.

Under våren 2025 fick det nationella cybersäkerhetscentret vid Försvarets radioanstalt (FRA) en ny förordning av vilken det bl.a. framgår att PTS är en av samverkansmyndigheterna. I förordningen regleras att samverkansmyndigheterna, inom ramen för sina respektive befintliga ansvarsområden, löpande ska bistå det nationella cybersäkerhetscentret med kunskap, kompetens och information.

Regeringen har genom Sveriges plats i det verkställande rådet i FN:s fackorgan för informations- och kommunikationsteknologi (ITU) bidragit till att motverka det ökande engagemanget från auktoritära stater i exempelvis ITU:s standardiseringsarbete, stärkt arbetet med att överbrygga den globala digitala klyftan med hjälp av teknik och informationsinsatser och verkat för att den globala digitaliseringen ska ske med respekt för mänskliga rättigheter. Vidare har regeringen genom sitt aktiva deltagande i ITU, i enlighet med EU:s principer för Ryssland och Belarus i multilaterala forum efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina, verkat för att blockera företrädare för den ryska regeringen från högre poster i verkställande rådets och standardiseringssektorns arbetsgrupper. Vid ITU:s givarkonferens Partner 2 Connect aviserade regeringen ett stöd om 80 miljoner kronor för att stödja digitaliseringen i Ukraina.

Åtgärder för att främja införandet av ett nytt internetprotokoll

PTS fick i sitt regleringsbrev för 2024 i uppdrag att fortsätta driva myndighetens befintliga forum för det nya internetprotokollet IPv6. PTS bedömer att säkerheten i nät och tjänster kan påverkas negativt och konkurrenssituationen bland marknadsaktörerna i Sverige försämras om inte IPv6 införs, samt att detta kan hindra den pågående digitaliseringen i samhället. År 2024 hade ca 39 procent av de statliga förvaltningsmyndigheterna, 20 procent av kommunerna och 19 procent av regionerna infört IPv6-standarden i sina webbplatser, e-posttjänster och DNS-tjänster. Motsvarande andelar för föregående år var 23, 20 respektive 14 procent.

4.3.2 Postmarknaden fortsätter att förändras

Under 2024 distribuerades det ca 1,05 miljarder brevfräsändelser inom Sverige (se tabell 4.7). Cirka 983 miljoner av dessa var traditionella brev och ca 66 miljoner var varufrensändelser om 0–2 kg som också hanteras och delas ut inom brevflödet, s.k. paketbrev.

Tabell 4.7 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000 (index år)	3 426,30	100
2018	2 018,40	58,9
2019	1 805,50	52,7
2020	1 592,50	46,4
2021	1 505,90	44
2022	1 352,00	39
2023	1 189,00	34,7
2024	1 040,00	30,6

Källa: Post- och telestyrelsen.

Jämfört med föregående år minskade det totala antalet brevframsändelser i termer av volymer (antal brev) med 12 procent och i omsättning med 1 procent. Medan traditionella brev har minskat med 13 procent och med 4 procent i omsättning, har antalet paketbrev ökat med 5 procent och med 9 procent i omsättning. Den totala omsättningen på brevmarknaden uppgick 2024 till 8,1 miljarder kronor, varav traditionella brev stod för 6,1 miljarder kronor och paketbrev för 1,9 miljarder kronor.

Under 2024 fanns det 19 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet på den svenska postmarknaden. Postnord AB (Postnord) är den största av totalt 15 aktörer på marknaden för traditionella brevframsändelser, och hade under 2024 en marknadsandel på mellan 70 och 75 procent räknat i volym. Postnords största konkurrent är Citymail Sweden AB, med en marknadsandel på mellan 25 och 30 procent. Postnord är även den största aktören på marknaden för paketbrev med en marknadsandel på mellan 55 och 60 procent av volymerna. Jämfört med föregående år minskade Postnords marknadsandel för paketbrev med 5 procentenheter.

Sedan den 1 januari 2018 ska enligt postförordningen (2010:1049) 95 procent av inrikes brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar. Postnord har under 2022 och 2023 inte uppnått detta krav. År 2023 uppnåddes kravet endast i 93,1 procent av fallen. För helåret 2024 förbättrades mätresultatet och blev 94,9 procent. Med beaktande av felmarginalen förväntas det verkliga resultatet ligga inom intervallet 94,7–95,1 procent. Kravet på 95 procent ligger alltså inom det uppnådda intervallet (se tabell 4.8).

Tabell 4.8 Andelen brev som har lämnats in till Postnord för tvådagarsbefordran och som delades ut inom tidsramen

År	Årsmedel (procent)
2018 (tvådagarsbefordran introducerades)	98,6
2019	97,7
2020	98,1
2021	97,9
2022	94,7
2023	93,1
2024	94,9

Källa: Post- och telestyrelsen.

Under 2024 tog PTS emot 963 postfrågor, vilket är en minskning jämfört med 2023 då antalet ärenden uppgick till 1 687. Den övervägande delen av frågorna var utdelningsrelaterade klagomål och handlade om framsändelser som har delats ut för sent, skadats eller försvunnit.

PTS har beslutat om nya tillståndsvillkor för Postnord som började gälla den 1 april 2025. Villkoren kompletterar övrig reglering med syfte att säkra servicenivån för postförsändelser. Postnord utsågs att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten för befördran av skriftliga meddelanden som väger högst 2 kg. För posttjänster som är avsedda för försändelser upp till 20 kg, ska Postnord även tillhandahålla en begränsad del av den samhällsomfattande posttjänsten. Myndigheten motiverar beslutet bl.a. med att konkurrensen på paketmarknaden är tillfredställande. Tillståndsvillkoren har överklagats av Postnord.

Postfinansieringsutredningen (I 2020:03) överlämnade den 30 januari 2023 delbetänkandet Posttjänst för hela slanten – Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst (SOU 2023:4). Betänkandet har remitterats och bereds i Regeringskansliet.

Under 2025 fattade regeringen beslut om förordning om ändring i förordningen (2018:1300) om statligt stöd för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer. Ändringarna innebär att stöd enligt förordningen även kan beviljas för åtgärder med syfte att skydda posttjänster mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap. Regeringen bedömer att förändringen får stor betydelse i arbetet med robustgörande åtgärder inom postområdet.

4.3.3 Fortsatta utmaningar med tillgång till grundläggande betaltjänster

Kontantbaserade betaltjänster har till största delen ersatts av digitala betaltjänster, och Sverige är ett av de mest digitaliserade länderna i fråga om betalningar. Detta har underlättat för många människor men, som länsstyrelserna understryker i rapporten *Bevakning av grundläggande betaltjänster 2024*, även medfört utmaningar för vissa grupper. Liksom 2023 finns det brister i tillgången till kontantbaserade och manuella betaltjänster. PTS konstaterar samtidigt i sin årsredovisning för 2024 att infrastrukturen för kontanttjänster upprätthålls, dvs. att platser för kontantuttag och dagskassainsättningar tillhandahålls i betryggande utsträckning i hela landet, och att tillgången till kontanttjänster har förbättrats något. Genom en nyetablerad tjänst har PTS och länsstyrelserna möjlighet att återigen bevilja stöd för att finansiera betalningsförmedling, något som inte har varit möjligt under ett par år då det har saknats marknadsaktörer.

Under 2024 har länsstyrelserna genomfört insatser för att öka den digitala delaktigheten med fokus på grupperna äldre, utrikes födda samt personer med funktionsnedsättning. Länsstyrelserna bedömer att behovet av sådana insatser är fortsatt stort och att genomförda insatser bidrar till att minska det digitala utanförskapet.

4.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Användningen av digitaliseringens möjligheter

Digitaliseringen av samhället går fortsatt snabbt och är en central drivkraft för ökad produktivitet inom den privata och offentliga sektorn och för den ekonomiska tillväxten. Den snabba och ökande digitaliseringen av samhället har skapat enorma möjligheter men även risker vad gäller cybersäkerhet i form av hot och sårbarheter. Många länder investerar, liksom Sverige, offensivt i forskning, utveckling och innovationer och Sverige presterar alltså över genomsnittet i EU. Sverige rankas också fortsatt högt i internationella mätningar av digitalisering. Användningen av digital teknik och data, såsom AI, i den digitala omställningen och för utvecklingen av nya tekniker är kritiska faktorer för Sveriges konkurrenskraft och en hållbar samhälls-

utveckling. Sverige placerar sig högt när det gäller användning av digitaliseringens möjligheter, men efter andra ledande länder som Danmark, Finland och Nederländerna.

Digitaliseringen av den offentliga förvaltningen har fortsatta utmaningar och kan bedrivas mer effektivt. Det finns många statliga myndigheter som presterar bra, men det finns skillnader i servicenivåer. Skillnader i servicenivåer finns även mellan kommuner och mellan regioner.

Ena – den nationella digitala infrastrukturen har potential att bidra till en effektivisering och utjämning av digital service i landet. Det finns fortsatt stora möjligheter att öka anslutningen till de digitala tjänster som tagits fram t.ex. digital post. Vidare finns möjligheter att utveckla fler tjänster som kan koppla ihop myndigheter, kommuner och regioner för att öka användarvänligheten och effektiviteten. Anslutningen till den digitala infrastrukturen SDK har ökat avsevärt under 2024 och det finns stora möjligheter till effektiviseringar för de arbetsuppgifter där denna infrastruktur kan användas. Det är också positivt att utvecklingen av en statlig e-legitimation och en digital identitetsplånbok har påbörjats, vilket bedöms kunna bidra till en mer sammanhållen identitetsförvaltning.

AI har potential att förändra den offentliga förvaltningen i grunden genom att effektivisera processer, höja kvaliteten på tjänster och spara resurser. Det skiljer sig åt hur långt de statliga myndigheterna, regionerna och kommunerna har kommit i användningen av AI och en datadriven verksamhet. Samtidigt medför användningen av AI utmaningar särskilt vad gäller etik, dataskydd och transparens. Osäkerhet kring sådana frågor riskerar att leda till att den offentliga förvaltningen går miste om potentialen med AI. Genom regeringens insatser bl.a. för ökad vägledning och att utreda förutsättningarna för en AI-verkstad för offentlig förvaltning ökar möjligheterna till gemensamma AI-lösningar. Regeringen har också tagit flera initiativ för att underlätta delning av och tillgång till data, vilket bl.a. är en förutsättning för utveckling av AI.

När det gäller digital kompetens står sig Sverige väl jämfört med EU:s övriga medlemsstater. Detta är en förutsättning för att dra nytta av den digitala omställningen och möta behovet av digital kompetens på arbetsmarknaden. Befolkningen i Sverige har över lag en hög digital kompetens. Det finns dock fortfarande grupper som saknar eller har bristfällig digital baskompetens, vilket bl.a. Internetsiftelsens uppföljning av användningen av internet visar. Det gäller framför allt äldre. Regeringen har därför tagit olika initiativ för att öka den digitala inkluderingen.

Sverige har goda förutsättningar att bidra till EU:s digitala mål och öka måluppfyllelsen för det övergripande målet. Regeringen bedömer dock att Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken, att vara bäst i världen på att nyttja digitaliseringens möjligheter.

Bredband är en förutsättning för att bo, leva och verka i hela landet

Utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Regeringen bedömer att bredbandsstödet och andra åtgärder som främjar denna utbyggnad har varit betydelsefulla, inte minst för landets gles- och landsbygder. Det finns goda förutsättningar att nå målet om att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband. Detta beror till stor del på att tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar som medför 10 Mbit/s är mycket god.

Mobil uppkoppling blir allt viktigare och operatörerna har gjort stora investeringar i utbyggnad av 5G under det senaste året. I digitaliseringsstrategin anger regeringen en

ambitionshöjning för mobil konnektivitet för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela landet.

Säkra och robusta elektroniska kommunikationer

Regeringen bedömer att Sverige har effektiva, säkra och robusta elektroniska kommunikationer som tillgodoser användarnas behov. Ett fortsatt aktivt arbete inom civilt försvar, krisberedskap och cybersäkerhetsområdet är viktigt för att uppnå målen om säkra och robusta elektroniska kommunikationer. Konkurrensen och mångfalden av aktörer på marknaden ger förutsättningar att kostnadseffektivt åstadkomma en motståndskraftig infrastruktur genom samverkan kring redundans och diversitet.

Utmaningar med den samhällsomfattande posttjänsten

Postnord och övriga delar av marknaden står inför stora utmaningar. Regeringens samlade bedömning är att målet för postsektorn, att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet, i stort uppfylldes under 2024. Samtidigt fortsätter den svenska postmarknaden alltjämt att förändras. Samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed deras behov av posttjänster. Att upprätthålla och dimensionera ett distributionsnätverk innebär fasta kostnader som inte minskar i samma takt som vikande brevvolymer. Till följd av detta stiger kostnaderna per utdelat brev.

Under 2022 och 2023 uppfyllde Postnord inte postförordningens krav om att minst 95 procent av de inrikes brev som har lämnats in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två påföljande arbetsdagar. Bolaget har dock vidtagit kvalitetshöjande åtgärder, och postförordningens krav kan anses uppnått av Postnord under 2024.

Regeringen fortsätter att noga övervaka utvecklingen i strävan att uppnå en balanserad och välfungerande postmarknad som gynnar hela landet i linje med de gällande politiska målen. Det är viktigt att säkerställa en välfungerande posttjänst även vid höjd beredskap, vilket förutsätter ett fortsatt aktivt arbete inom civilt försvar och krisberedskap.

Tillgång till grundläggande betaltjänster

Liksom tidigare år finns det fortsatta utmaningar med att uppfylla målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna avseende betalningsförmedling. Däremot uppfyller kreditinstituten alltjämt sina skyldigheter att tillhandahålla platser för kontanttjänster på nationell nivå. Det finns sedan en tid tillbaka få aktörer på marknaden som kan ta del av det statliga stödet till grundläggande betaltjänster som administreras av länsstyrelserna. Infrastrukturen för kontanttjänster upprätthålls i enlighet med uppsatta mål. Delar av befolkningen, främst i gles- och landsbygder, kan dock ha långt till kontanttjänster och uttags- och insättningsautomater.

Regeringen ser allvarligt på situationen. En utredare lämnade den 19 december 2024 förslag som syftar till att utöka möjligheten att betala kontant för vissa varor och tjänster (Fi2024/00068). Förslagen bereds i Regeringskansliet. Det arbete PTS och länsstyrelserna gör inom området bidrar till att främja alla människors möjligheter att använda digitala betaltjänster och för den övervägande delen av befolkningen är tillgången till betaltjänster god, framför allt tack vare digitala alternativ.

4.5 Politikens inriktning

Digital omställning för medborgarnytta, effektivitet, bättre välfärd och stärkt konkurrenskraft

Digitaliseringspolitikens roll i den pågående digitala omställningen är att skapa förutsättningar för medborgare, näringsliv, akademi och offentlig sektor att nyttja digitaliseringens möjligheter. Politiken måste också säkerställa att negativa effekter motverkas och att det digitala utanförskapet minskas. Sverige har sedan länge varit en digitalt avancerad nation, men andra länder har på senare år ökat takten och investeringsnivån inom strategiska områden som AI. Sverige får inte halka efter och därmed gå miste om de nyttor som digitaliseringen medför. Regeringen har den 28 maj 2025 beslutat om en digitaliseringsstrategi för 2025–2030 som pekar ut riktningen för regeringens digitaliseringspolitik. Strategin omfattar fem strategiskt viktiga områden: digital kompetens, digitalisering av näringslivet, digitalisering av den offentliga förvaltningen, digitalisering av välfärden och konnektivitet. Frågor om AI, tillgång till data och säkerhet behandlas där det är relevant inom de fem strategiska områdena. Regeringen har påbörjat och avser att fortsätta arbetet med att genomföra dels de planerade åtgärder som presenteras i strategin, dels ytterligare åtgärder som är viktiga för digitaliseringspolitiken. Regeringen avser bl.a. att inom ramen för strategin genomföra åtgärder för att öka den digitala kompetensen med särskilt fokus på AI. Vidare avser regeringen att genomföra åtgärder för datadriven innovation och den offentliga förvaltningens digitalisering. Regeringen har gett Myndigheten för digital förvaltning och PTS i uppdrag att stödja genomförandet av digitaliseringsstrategin, bl.a. genom att följa upp målen, utveckla indikatorer och analysera effekterna av de åtgärder som har vidtagits.

Bättre välfärd och ökad konkurrenskraft genom AI

AI är en alltmer integrerad del av samhället och har potential att förändra den offentliga förvaltningen i grunden genom att effektivisera processer, höja kvaliteten på tjänster och spara resurser. Sverige måste ha förmågan att tillvarata möjligheterna med AI, samtidigt som dess risker hanteras. Regeringen avser därför att ta fram en AI-strategi.

I betänkandet Färdplan för Sverige pekas det ut åtgärder som AI-kommissionen anser behöver prioriteras för att stärka utvecklingen och användningen av AI i Sverige. Regeringen har under 2025 presenterat ett stort antal AI-reformer och avser att genomföra ytterligare åtgärder som föreslås i betänkandet för att stärka det svenska AI-ekosystemet. Trots potentialen är utvecklingen och användningen av AI i Sverige ojämn, inte minst inom den offentliga förvaltningen. Regeringen avser att etablera en AI-verkstad för offentlig förvaltning i syfte att erbjuda stöd och gemensamma AI-lösningar till statliga myndigheter, kommuner och regioner (utg.omr. 3 avsnitt 2.9.1 och utg.omr. 10 avsnitt 3.11.7). Kopplad till AI-verkstaden ska det även finnas vägledning om AI för den offentliga förvaltningen och en regulatorisk sandlåda, dvs. en test- och experimentmiljö för AI (avsnitt 4.6.6, utg.omr. 1 avsnitt 10.11.3 och utg.omr. 16 avsnitt 6.7.7). Regeringen ökar dessutom den nationella medfinansieringen till EU-programmet för ett digitalt Europa, som möjliggör svenskt deltagande i forsknings- och innovationsprojekt inom bl.a. AI. Det ger möjligheter för kommersialisering av ny teknik.

Även molntjänster är betydelsefulla för en effektiv utveckling och användning av AI. För att bidra till att stärka den offentliga förvaltningens användning av molntjänster avser regeringen att ta fram en molnpolicy.

Bättre välfärd och medborgarnytta genom en digital offentlig förvaltning

Välfärden står inför stora utmaningar, t.ex. bristen på arbetskraft. Den digitala omställningen av samhället kan bl.a. användas för att frigöra resurser för ökad patientkontakt samt bidra till en god och effektiv hälso- och sjukvård och socialtjänst av hög kvalitet. För att öka produktiviteten i den offentliga verksamheten behövs kontinuerliga investeringar i digital infrastruktur.

Regeringen ser behov av att stärka den strategiska styrningen och uppföljningen av den offentliga förvaltningens digitalisering genom att prioritera utveckling, förvaltning och användning av den nationella digitala infrastrukturen Ena. Syftet med att stärka styrningen och uppföljningen är att säkerställa en långsiktigt hållbar, säker, behovs- anpassad och sammanhållen digital infrastruktur. Det är också viktigt att de befintliga digitala tjänsterna och lösningarna inom Ena, såsom Mina ärenden och Digital post, används brett.

I takt med utvecklingen av Ena behöver det också utvecklas sektorsspecifika lösningar inom respektive område. En god samordning mellan Enas nationella digitala infrastruktur och sektorsspecifika digitala infrastrukturer, där det är lämpligt och möjligt, är avgörande för att säkerställa synergier och effektiv resursanvändning. I linje med detta behöver arbetet med en sammanhållen infrastruktur för identitet och behörighet inom Ena fortsätta. Infrastrukturen tas fram av Myndigheten för digital förvaltning i samverkan med E-hälsomyndigheten, och behövs för att möta behoven inom den nationella digitala infrastrukturen för hälso- och sjukvården.

Arbetet med en statlig e-legitimation, där bl.a. medborgarnas e-legitimationer utfärdas av en statlig myndighet, och en digital identitetsplånbok fortsätter.

En stärkt myndighet för digitaliseringsfrågor

Myndigheten för digital förvaltning och PTS har till regeringen redovisat hur Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter kan inordnas i PTS. Regeringen bedömer att en sammanhållen myndighet kan ta vara på och förstärka kompetenserna från de båda myndigheterna samt stärka arbetet med motståndskraften i den digitala infrastrukturen och öka takten i digitaliseringen av offentlig sektor. För att öka effektiviteten i statsförvaltningen anser regeringen att antalet myndigheter bör minska. Genom att samla uppgifter inom närliggande verksamhetsområden kan såväl en högre effektivitet som bättre kvalitet uppnås (utg.omr. 2 avsnitt 4.5.1).

En sammanslagning bedöms skapa förutsättningar för synergier inom t.ex. digital inkludering, kunskaps- och erfarenhetsutbyte och kontinuerliga investeringar i digital infrastruktur. Förutsättningarna för att genomföra EU-lagstiftning inom det digitala området bedöms också förbättras. Myndigheten för digital förvaltnings ansvar för den nationella digitala infrastrukturen knyts närmare det ansvar för främjande av elektroniska kommunikationer som PTS har. Det ger stärkta förutsättningar för att upprätthålla trygga, tillgängliga och säkra digitala tjänster i hela landet, för medborgare, offentlig förvaltning och företag. Sammantaget bedöms en sammanslagning av myndigheterna vara en betydelsefull åtgärd för att Sverige fortsatt ska utvecklas som en framstående digitaliseringsnation. Regeringen anser att en sammanslagning bör ske genom att Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter överförs till och inordnas i PTS. Regeringens utgångspunkt är att organisationsförändringen ska träda i kraft den 1 januari 2027.

Ökad tillgång till data för effektivitet, välfärd och medborgarnytta

Tillgång till data och förmågan att dela data ökar i strategisk betydelse. Datadelning är viktigt för svensk konkurrenskraft och är även en förutsättning för att utveckla och använda digital teknik såsom AI. Arbetet med data som strategisk resurs behöver

fortsätta, för att kunna ta tillvara på de möjligheter som bl.a. AI erbjuder. Regeringen anser att det är viktigt att öka användningen och delningen av data, samt göra den tillgänglig. Regeringen har därför gett en särskild utredare i uppdrag att analysera förutsättningarna för den offentliga förvaltningen att använda integritetsbevarande metoder vid datadelning.

Informations- och datadelning är vidare en viktig förutsättning för att förebygga organiserad brottslighet, motverka arbetslivskriminalitet, förbättra värden, bekämpa välfärdsbrottslighet och förenkla för företag.

För att öka effektiviteten och förenkla servicen hos den offentliga förvaltningen är det avgörande att den offentliga förvaltningen kan dela data på ett interoperabelt sätt. Datadelning underlättar för den offentliga förvaltningen att utföra sin verksamhet på ett effektivt sätt, vilket är speciellt viktigt inom områden som är prioriterade av regeringen, såsom det brottsbekämpande arbetet och användningen av AI. Regeringen avser att presentera ett lagförslag om den offentliga förvaltningens datadelning som beaktar Sveriges säkerhet.

För att öka tillgången till data avser regeringen att ge Myndigheten för digital förvaltning och SCB i uppdrag att förbereda inrättandet av en vägledande funktion, en s.k. data steward (utg.omr. 2 avsnitt 6.5).

Främjandet av digital kompetens och inkludering

Samhällets digitalisering innebär att grundläggande digitala förmågor i allt högre grad är en förutsättning för delaktighet och för att kunna nyttja de tjänster som samhället erbjuder. Regeringen ser därför ett behov av att stärka arbetet för ökad digital inkludering. För att Sverige ska kunna dra full nytta av AI-utvecklingen behöver arbetet för digital inkludering även innefatta en ambition om att öka den grundläggande AI-kompetensen i samhället. Digitalidag, som är en del av PTS, är en viktig samverkansplattform mellan det offentliga och näringslivet i arbetet för ett digitalt samhälle.

Regeringen stärker arbetet med att skapa en tryggare och mer inkluderande onlinemiljö genom att tillföra PTS medel för tillsynsarbetet som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 av den 19 oktober 2022 om en inre marknad för digitala tjänster och om ändring av direktiv 2000/31/EG (förordningen om digitala tjänster). Förordningen ställer krav på digitala plattformar, bl.a. i fråga om hanteringen av olagligt innehåll och om e-handel. Ökade medel för tillsynsarbete bidrar till en tryggare onlinemiljö, vilket främjar medborgarnas möjligheter att dra nytta av tjänster och delta i det alltmer digitaliserade samhället.

Digitaliseringen av samhället har även bidragit till att bedrägerier där elektroniska kommunikationstjänster används har ökat. Regeringen avser att vidta åtgärder för att stärka skyddet för användare av elektroniska kommunikationer och motverka bedrägerier genom telefonsamtal och sms.

Näringslivets digitalisering för starkt konkurrenskraft och innovation

Eftersom andelen svenska företag som använder AI är näst högst i EU, har Sverige goda förutsättningar att fortsättningsvis vara en ledande, teknikdriven nation. Svenska företag behöver dock fortsatt öka takten i sin digitala omställning för att på sikt vara konkurrenskraftiga. Detta gäller bl.a. de små och medelstora företagens användning av AI. Digitalisering av näringslivet skapar affärsnytta, produktivitet, lönsamhet och tillväxt. Robust digital infrastruktur för forskning och innovation är av stor betydelse för näringslivets produktivitet och konkurrenskraft. Det är också en förutsättning för att utveckla AI-tillämpningar som AI-assistenter och industriautomation i samverkan mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor.

Konnektivitet som når alla

Konnektivitet är viktigt för likvärdiga möjligheter att bo, leva och verka i hela landet. Tillförlitlig konnektivitet är, i ett alltmer digitaliserat samhälle, även viktigt för samhällsgemenskapen då personer annars kan hamna i ett digitalt utanförskap. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av digitala tjänster och samhällsservice. Regeringens utgångspunkt är att konnektivitet i första hand ska tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men att staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden. Det krävs fortsatta investeringar i utbyggnad av näten för att möta behov hos konsumenterna och näringslivet samt inom välfärd och offentlig förvaltning. För att öka investeringarna i konnektivitet ser regeringen ett fortsatt behov av förenkling och kostnads- effektivisering. I delar av landet, särskilt i glesbefolkade områden, kan utbyggnad inte ske på marknadsmässig grund. Regeringen har därför avsatt medel för stöd till bredbandsutbyggnad.

EU:s förordning om gigabitinfrastruktur ställer ökade krav på digitalisering av tillståndprocesser bl.a. genom införandet av en central informationspunkt som möjliggör kortare handläggningstider och effektivare processer, i syfte att underlätta och påskynda utbyggnad av gigabitinfrastruktur. Under 2026–2030 kommer tillgången till bredband att öka ytterligare, bl.a. genom utbyggnad av infrastruktur med offentlig finansiering. Vidare blir mobil uppkoppling allt viktigare. Utbyggnad av 5G-nät och utveckling av nästa generations mobilteknik, 6G, är angeläget för att säkerställa att det finns tillförlitlig konnektivitet som motsvarar användarnas behov vilket möjliggör nya innovativa produkter och tjänster, som stärker näringslivets konkurrenskraft. Introduktionen och kommersialiseringen av nya satellittjänster kan ge konnektivitet i områden där annan infrastruktur saknas.

Stärkt digital motståndskraft, tillförlitlighet och säkerhet i hela samhället

I dag är digital infrastruktur samhällskritisk. Många digitala tjänster är samhällsviktiga och av betydelse för totalförsvaret. Det finns ett stort behov av ett starkt civilt försvar med hög beredskap samt säkra och tillförlitliga posttjänster, elektroniska kommunikationer och annan digital infrastruktur. Detta gäller såväl i fredstida kriser som längs hela konfliktskalan, inklusive hybrida hot, höjd beredskap och ytterst krig. Regeringen bedömer att myndigheterna och övriga berörda aktörer kan förbättra sitt samarbete ytterligare i beredskapsfrågor.

Den digitala infrastrukturens funktionalitet ska upprätthållas och tjänster, användare och information ska vara säkra i alla lägen. Tillhandahållarna av infrastrukturen och tjänsterna, beredskapsmyndigheter och andra aktörer i leveranskedjan behöver ha uthållighet och beredskap inför stora påfrestningar. De behöver också snabbt kunna ställa om till krigsförhållanden. Hot mot såväl infrastrukturen inom beredskapssektorn, elektroniska kommunikationer och post som mot övrig digital infrastruktur kommer från olika källor. Det kan röra sig om hot både från främmande stater och kriminella aktörer, cybersäkerhetsincidenter samt från fysiska påfrestningar till följd av sabotage, klimatförändringar, naturkatastrofer eller annan yttre påverkan. Vägledande för arbetet med den digitala infrastrukturen och tjänsterna är att dessa ska ha resiliens, robusthet och redundans bl.a. för att Sverige ska kunna upprätthålla samhällsviktiga digitala tjänster och förmågan till internationell, nationell och regional kommunikation i alla lägen.

Regeringen fortsätter med långsiktiga satsningar för att stärka infrastrukturens motståndskraft och för att säkra en resilient beredskapssektor. Utvecklingsarbetet i beredskapssektorn, som leds av PTS, avser tre områden: infrastrukturens motståndskraft, sektorns beredskapsarbete och nätens funktionalitet vid höjd beredskap.

Postsektorn och digitaliseringens effekter

Digitaliseringen av samhället förändrar postmarknaden i grunden, och digitala tjänster täcker i allt högre grad det kommunikationsflöde som tidigare förmedlades med posttjänster. Regeringen anser därför att en samhällsomfattande posttjänst kan anpassas till de behov som finns i ett alltmer digitaliserat samhälle. I promemorian Ändring av kravet på befordringstid i den samhällsomfattande posttjänsten (Fi2025/01485) föreslås en ändring av postförordningen. Förslagen innebär att minst 85 procent av inrikes brev ska ha delats ut inom tre arbetsdagar och minst 97 procent av inrikes brev ska ha delats ut inom fem arbetsdagar. Promemorian har remitterats.

Ett fortsatt aktivt arbete inom civilt försvar och krisberedskap är en förutsättning för att säkerställa välfungerande posttjänster även vid höjd beredskap. Regeringen avser att ge PTS i uppdrag att identifiera totalförsvarets behov av brev- och pakettjänster vid höjd beredskap samt presentera förslag på åtgärder för att tillgodose de identifierade behoven.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.9 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

2024	Utfall	161 793	Anslagssparande	1 272
2025	Anslag	248 926 ¹	Utgiftsprognos	248 454
2026	Förslag	318 763		
2027	Beräknat	641 512 ²		
2028	Beräknat	648 684 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 630 952 tkr i 2026 års prishnivå.

³ Motsvarar 625 615 tkr i 2026 års prishnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Post- och telestyrelsens förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.10 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:1 Post- och telestyrelsen**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	247 926	247 926	247 926
Pris- och löneomräkning ²	4 468	8 692	13 775
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	66 369	384 894	386 983
<i>varav BP26³</i>	<i>62 000</i>	<i>360 283</i>	<i>340 068</i>
– EU:s förordning om gigabitinfrastuktur	20 000	20 000	20 000
– Avdrag flytt från BNB till PLO-anslag	-4 000	-4 000	-4 000
– Medel för arbetet med interoperabilitet		10 000	10 000
– AI-verkstad för offentlig förvaltning		5 000	5 000
– Digg inordnas i PTS		286 583	266 568
– Motverka digitalt utanförskap	25 000	25 000	25 000
– Motverka brottslig verksamhet och skydda demokrati	15 000	15 000	15 000
– e-Codex	3 000	7 200	7 000
– Verksamhet från Digg inordnas i UHM		-7 500	-7 500
– Effektivare gränsöverskridande inhämtning av elektroniska bevis	3 000	3 000	3 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	318 763	641 512	648 684

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

För arbetet som följer av EU:s förordning om gigabitinfrastuktur ökas anslaget med 16 000 000 kronor för 2026. Anslaget beräknas öka med motsvarande belopp för 2027 och 2028. Finansiering sker genom att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 20 000 000 kronor för 2026 och beräknas minska med motsvarande belopp för 2027 och 2028.

För arbete med den offentliga förvaltningens datadelning enligt kommande lagstiftning om interoperabilitet beräknas anslaget öka med 10 000 000 kronor fr.o.m. 2027.

För arbetet med vägledning kopplad till AI-verkstaden för offentlig förvaltning beräknas anslaget öka med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2027.

I samband med avvecklingen av Myndigheten för digital förvaltning och inordnandet av myndighetens uppgifter i PTS i januari 2027 förs anslagsmedel över till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen*. Anslaget beräknas öka med 286 583 000 kronor för 2027 och med 266 568 000 kronor för 2028.

För arbetet med att motverka digitalt utanförskap ökas anslaget med 25 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

För arbetet med att motverka brottslig verksamhet och skydda demokratin som följer av EU:s förordning om digitala tjänster ökas anslaget med 15 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

För att genomföra uppdraget beträffande it-systemet e-Codex enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/850 av den 30 maj 2022 om ett datoriserat system för gränsöverskridande elektroniskt utbyte av uppgifter på området

civil- och straffrättsligt samarbete (e-Codex-systemet) och om ändring av förordning (EU) 2018/1726 ökas anslaget med 3 000 000 kronor för 2026. Anslaget beräknas öka med 7 200 000 kronor för 2027 och med 7 000 000 kronor fr.o.m. 2028.

Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter inom området elektronisk inköpsprocess, e-faktura och Peppol föreslås överföras till Upphandlingsmyndigheten. Anslaget beräknas minska med 7 500 000 kronor fr.o.m. 2027. Anslaget 1:17 *Upphandlingsmyndigheten* inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning beräknas öka med motsvarande belopp.

För uppgiften som centralmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1544 av den 12 juli 2023 om fastställande av harmoniserade regler för att utse utsedda verksamhetsställen och rättsliga ombud för insamling av elektroniska bevis i straffrättsliga förfaranden (e-bevisdirektivet) ökas anslaget med 3 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Regeringen föreslår att 318 763 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 641 512 000 kronor respektive 648 684 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.11 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Post- och telestyrelsen

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2024	Resultat 2025	Verksamhetens intäkter 2026	Verksamhetens kostnader 2026	Resultat 2026	Ack. resultat utgående 2026
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
<i>varav beredskapsavgift för elektroniska kommunikationer</i>						
	2 595	-495	140 000	140 000	0	2 100
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
<i>varav elektronisk kommunikation¹</i>						
	15 770	-8 404	285 500	286 880	-1 380	5 986
<i>varav post²</i>						
	-15 438	3 217	43 850	42 489	1 361	-10 860
<i>varav radioutrustning</i>						
	5 009	-6 606	11 500	11 500	-0	-1 597
<i>varav utbyggnad av bredbandsnät</i>						
	8 270	-3 209	0	3 244	-3 244	1 817
<i>varav gränsöverskridande paketleveranstjänster</i>						
	1 290	-659	1 100	1 819	-719	-88
<i>varav betrodda tjänster</i>						
	0	0	100	100	0	0
<i>varav EU:s dataförvaltningsförordning</i>						
	0	0	25	25	0	0
<i>varav EU:s förordning om digitala tjänster</i>						
	0	0	25	25	0	0
<i>varav tillsynsavgift gällande NIS 2³</i>						
	-	-	12 000	12 000	0	0

¹ Anmäld verksamhet, tillstånd att använda nummer och tillstånd att använda radiosändare.

² Tillstånd att bedriva postverksamhet och obeställbara brev.

³ Avgiften är ännu inte införd. Bestämmelserna om avgiften förväntas träda i kraft under 2026.

Källor: Post- och telestyrelsens budgetunderlag 2026–2028 och egna beräkningar.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tabell 4.12 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

2024	Utfall	114 663	Anslagssparande	6 615
2025	Anslag	106 278 ¹	Utgiftsprognos	105 537
2026	Förslag	106 278		
2027	Beräknat	106 278		
2028	Beräknat	106 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.13 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	106 278	106 278	106 278
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	106 278	106 278	106 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 106 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 106 278 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 250 000 000 kronor 2027–2030.

Skälen för regeringens förslag

Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med*

funktionsnedsättning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 250 000 000 kronor 2027–2030.

Tabell 4.14 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029– 2030
Ekonomiska åtaganden vid årets början	144 894	152 210	282 292			
Nya ekonomiska åtaganden	104 188	220 230	66 586			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-94 122	-90 148	-98 878	-104 319	-91 186	-54 495
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-2 750					
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	152 210	282 292	250 000			
Beslutat/förslaget bemyndigande	250 000	350 000	250 000			

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.15 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

2024	Utfall	21 309	Anslagssparande	3 728
2025	Anslag	25 037 ¹	Utgiftsprognos	24 862
2026	Förslag	25 037		
2027	Beräknat	25 037		
2028	Beräknat	25 037		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.16 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	25 037	25 037	25 037
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	25 037	25 037	25 037

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 25 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 25 037 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2027–2030.

Skälen för regeringens förslag

Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2027–2030.

Tabell 4.17 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029– 2030
Ekonomiska åtaganden vid årets början	22 855	37 879	40 000			
Nya ekonomiska åtaganden	33 866	23 237	23 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-17 846	-21 116	-23 000	-23 000	-15 000	-2 000
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-996					
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	37 879	40 000	40 000			
Beslutat/förslaget bemyndigande	40 000	40 000	40 000			

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.18 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

2024	Utfall	65 229	Anslagssparande	2 615
2025	Anslag	57 844 ¹	Utgiftsprognos	57 440
2026	Förslag	153 844		
2027	Beräknat	153 844		
2028	Beräknat	113 844		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.19 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	58 844	58 844	58 844
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	95 000	95 000	55 000
varav BP26	96 000	96 000	96 000
– Förstärkning av nationell medfinansiering för ett digitalt Europa	100 000	100 000	100 000
– Ointecknade digitaliseringsmedel dras in till förmån för AI	-4 000	-4 000	-4 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	153 844	153 844	113 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För nationell medfinansiering av programmet för ett digitalt Europa ökas anslaget med 100 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Anslaget minskas med 4 000 000 kronor fr.o.m. 2026 för att omprioritera ointecknade digitaliseringsmedel till förmån för satsningar på AI.

Regeringen föreslår att 153 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 153 844 000 kronor respektive 113 844 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**Regeringens förslag**

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 535 000 000 kronor 2027–2031.

Skälen för regeringens förslag

Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra deltagande i fleråriga projekt inom ramen för EU-programmet för ett digitalt Europa. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 535 000 000 kronor 2027–2031.

Tabell 4.20 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029–2031
Ekonomiska åtaganden vid årets början		70 000			
Nya ekonomiska åtaganden	70 000	500 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden		-35 000	-135 000	-100 000	-300 000
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	70 000	535 000			
Beslutat/förslaget bemyndigande	75 000	535 000			

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.21 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

2024	Utfall	354 284	Anslagssparande	11 130
2025	Anslag	819 014 ¹	Utgiftsprognos	813 306
2026	Förslag	1 323 814		
2027	Beräknat	1 998 914		
2028	Beräknat	2 623 014		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta innebär stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får även användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap. Anslaget får vidare användas för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får vidare användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post samt för utgifter för administration av åtgärderna.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.22 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	819 014	819 014	819 014
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	504 800	1 179 900	1 804 000
<i>varav BP26</i>	-20 000	-20 000	-20 000
<i>– EU:s förordning om gigabitinfrastruktur</i>	-20 000	-20 000	-20 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 323 814	1 998 914	2 623 014

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För arbetet som följer av EU:s förordning om gigabitinfrastruktur minskas anslaget med 20 000 000 kronor för 2026. Anslaget beräknas minska med motsvarande belopp för 2027 och 2028. Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökas med 16 000 000 kronor för 2026 och beräknas öka med motsvarande belopp för 2027 och 2028.

Regeringen föreslår att 1 323 814 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2026. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 1 998 914 000 kronor respektive 2 623 014 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 658 500 000 kronor 2027–2036.

Skälen för regeringens förslag

Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 658 500 000 kronor 2027–2036.

Tabell 4.23 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2024	Prognos 2025	Förslag 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029–2036
Ekonomiska åtaganden vid årets början	379 502	1 253 279	3 927 290			
Nya ekonomiska åtaganden	1 041 953	3 035 449	1 839 359			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-143 694	-361 438	-1 108 149	-1 792 947	-1 949 181	-916 372
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-24 482					
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	1 253 279	3 927 290	4 658 500			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	1 302 000	4 348 000	4 658 500			

4.6.6 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tabell 4.24 Anslagsutveckling 2:6 Myndigheten för digital förvaltning

Tusental kronor

2024	Utfall	175 627	Anslagssparande	1 014
2025	Anslag	270 297 ¹	Utgiftsprognos	269 420
2026	Förslag	295 385		
2027	Beräknat	0 ²		
2028	Beräknat	0 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 0 tkr i 2026 års prisnivå.

³ Motsvarar 0 tkr i 2026 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.25 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	270 297	270 297	270 297
Pris- och löneomräkning ²	5 838	9 082	13 848
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	19 250	-279 379	-284 145
varav BP26 ³	15 250	-318 426	-296 187
– Medel för arbetet med interoperabilitet	7 000		
– AI-verkstad för offentlig förvaltning	5 000		
– Digg inordnas i PTS		-318 426	-296 187
– e-Codex	7 000		
– Verksamhet från Digg inordnas i UHM	-3 750		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	295 385	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2025. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2027–2028 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

För arbete med den offentliga förvaltningens datadelning enligt kommande lagstiftning om interoperabilitet ökas anslaget med 7 000 000 kronor för 2026.

För arbetet med vägledning kopplad till AI-verkstaden för offentlig förvaltning ökas anslaget med 5 000 000 kronor för 2026.

I samband med avvecklingen av Myndigheten för digital förvaltning och inordnandet av myndighetens uppgifter i PTS i januari 2027 förs anslagsmedel över till anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen*. För 2027 och 2028 beräknas anslaget därför till 0 kronor.

För att genomföra uppdraget beträffande it-systemet e-Codex enligt e-Codex-systemet ökas anslaget med 7 000 000 kronor för 2026.

Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter inom området elektronisk inköpsprocess, e-faktura och Peppol föreslås överföras till Upphandlingsmyndigheten. Anslaget minskar därför med 3 750 000 kronor för 2026. Anslaget 1:17 *Upphandlingsmyndigheten* inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning ökas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 295 385 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 0 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 4.26 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Myndigheten för digital förvaltning**

Tusentals kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2024	Resultat 2025	Verksamhetens intäkter 2026	Verksamhetens kostnader 2026	Resultat 2026	Ack. resultat utgående 2026
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Uppdragsverksamhet						
<i>varav stöd för lärande och uppdragsverksamhet (e-legitimationsdagarna)</i>	-298	298	2 000	2 000	0	0
<i>varav digital identifiering e-IDAS-noden</i>	-1	0	10	10	0	-1
<i>varav auktorisationssystem om tjänster för elektronisk identifiering och digital post</i>	-11 452	-23 600	124 800	122 500	2 300	-32 752

Källor: Myndigheten för digital förvaltnings budgetunderlag för 2026–2028 och kompletterande uppgifter från myndigheten.

4.6.7 2:7 Digital förvaltning**Tabell 4.27 Anslagsutveckling 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

2024	Utfall	184 434	Anslagssparande	29 460
2025	Anslag	129 894 ¹	Utgiftsprognos	128 989
2026	Förslag	169 894		
2027	Beräknat	89 894		
2028	Beräknat	92 894		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2025 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

Anslaget får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen samt för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.28 Förändringar av anslagsnivån 2026–2028 för 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

	2026	2027	2028
Anvisat 2025¹	129 894	129 894	129 894
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	40 000	-40 000	-37 000
<i>varav BP26</i>	85 000	20 000	20 000
– Statlig e-legitimation	65 000		
– Förvaltningsgemensam digital infrastruktur	20 000	20 000	20 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	169 894	89 894	92 894

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2024 (bet. 2024/25:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att slutföra arbetet med den statliga e-legitimationen ökas anslaget med 65 000 000 kronor för 2026.

För arbetet med en sammanhållen infrastruktur för identitet och behörighet inom ramen för den nationella digitala infrastrukturen Ena ökas anslaget med 20 000 000 kronor för 2026. Anslaget beräknas öka med motsvarande belopp 2027–2030.

Regeringen föreslår att 169 894 000 kronor anvisas under anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2026. För 2027 och 2028 beräknas anslaget till 89 894 000 kronor respektive 92 894 000 kronor.