Utgiftsområde 22

Kommunikationer

Utgiftsområde 22 – Kommunikationer

Innehållsförteckning

1 Förslag till riksdagsbeslut ... 4

2 Lagförslag ... 7
2.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) ... 7
2.2 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ... 8
2.3 Förslag till lag om ändring i radio- och tv-lagen (2010:696) ... 9
2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:751) om betaltjänster ... 10
2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation ... 12

3 Utgiftsområde 22 Kommunikationer ... 15
3.1 Principer för utformningen av denna proposition ... 15
3.2 Omfattning ... 16
3.3 Utgiftsutveckling ... 17
3.4 Skatteutgifter ... 18
3.5 Mål för utgiftsområdet ... 19

4 Transportpolitiken ... 21
4.1 Mål för utgiftsområdet ... 21
4.1.1 Transportpolitikens övergripande mål ... 21
4.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder ... 21
4.3 Resultatredovisning ... 22
4.3.1 Transportpolitikens övergripande mål ... 22
4.3.2 Funktionsmål tillgänglighet ... 24
4.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa ... 37
4.3.4 Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ... 44
4.4 Den årliga revisionens iakttagelser ... 52
4.5 Budgetförslag ... 53
4.5.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ... 53
4.5.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ... 67
4.5.3 1:3 Trafikverket ... 69
4.5.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål ... 70
4.5.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur ... 71
4.5.6 1:6 Ersättning avseende flygplatser ... 72
4.5.7 1:7 Trafikavtal ... 73
4.5.8 1:8 Viss internationell verksamhet ... 74
4.5.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut ... 75
4.5.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ... 77
4.5.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm ... 78
4.5.12 1:12 Transportstyrelsen ... 81
4.5.13 1:13 Trängselskatt i Göteborg ... 87
4.5.14 1:14 Sjöfartsstöd ... 90
4.5.15 1:15 Infrastruktur för flygtrafiktjänst ... 91
4.5.16 1:16 Obemannad luftfart ... 92
4.5.17 Sjöfartsverket ... 92
4.5.18 Luftfartsverket ... 97
4.5.19 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB ... 102

5 Politiken för informationssamhället ... 103
5.1 Mål för området ... 103
5.1.1 Digitaliseringspolitik ... 103

5.1.2 Post ... 103
5.1.3 Grundläggande betaltjänster ... 103
5.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder ... 103
5.3 Resultatredovisning ... 104
5.3.1 Fortsatt samma utvecklingstakt men minskat försprång jämfört med övriga EU-länder ... 104
5.3.2 Postmarknaden fortsätter att förändras ... 118
5.3.3 Fortsatta utmaningar med tillgång till grundläggande betaltjänster ... 119
5.4 Den årliga revisionens iakttagelser ... 120
5.5 Budgetförslag ... 120
5.5.1 2:1 Digitaliseringsmyndigheten ... 120
5.5.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning ... 123
5.5.3 2:3 Grundläggande betaltjänster ... 124
5.5.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation ... 126
5.5.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ... 127
5.5.6 2:6 Digital förvaltning ... 129
5.6 Lagförslag med anledning av att Post- och telestyrelsen byter namn ... 130
5.6.1 Ärendet och dess beredning ... 130
5.6.2 Det nya namnet innebär ändringar i fyra lagar ... 130
5.7 Lagförslag med anledning av en ny tillfällig EU-förordning som syftar till att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet ... 131
5.7.1 Ärendet och dess beredning ... 131
5.7.2 En tillfällig förordning från 2021 tillät undantag från e-dataskyddsdirektivet för att skydda barn ... 131
5.7.3 Förordningen från 2021 har ersatts av en ny tillfällig förordning med motsvarande innehåll ... 132
5.7.4 Konsekvenser ... 132
5.7.5 Författningskommentar ... 133

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) (avsnitt 2.1 och 5.6).
2. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (avsnitt 2.2 och 5.6).
3. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i radio- och tv-lagen (2010:696) (avsnitt 2.3 och 5.6).
4. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (2010:751) om betaltjänster (avsnitt 2.4 och 5.6).
5. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation (avsnitt 2.5 och 5.7).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om ramar för bidrag från kommuner och andra externa aktörer (medfinansiering) för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 4.5.1).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om ramar för förskottering (räntefria lån) från kommuner och andra externa aktörer för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 4.5.1).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2027 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 77 007 603 000 kronor (avsnitt 4.5.1).
9. Riksdagen godkänner Trafikverkets investeringsplan för 2027–2029 som en riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (avsnitt 4.5.1).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2027 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 450 000 000 kronor (avsnitt 4.5.12).
11. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.5.17).
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2027 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor (avsnitt 4.5.17).
13. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2027 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret (avsnitt 4.5.17).
14. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2027–2029 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 4.5.17).
15. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.5.18).
16. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2027 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor (avsnitt 4.5.18).
17. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2027 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret (avsnitt 4.5.19).
18. Riksdagen bemyndigar regeringen att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy (avsnitt 4.5.18).

19. Riksdagen bemyndigar regeringen att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor (avsnitt 4.5.18).
20. Riksdagen bemyndigar regeringen att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor (avsnitt 4.5.18).
21. Riksdagen bemyndigar regeringen att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor (avsnitt 4.5.18).
22. Riksdagen bemyndigar regeringen att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten (avsnitt 4.5.18).
23. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2027–2029 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 4.5.18).
24. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2027 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 4.5.19).
25. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2027 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
26. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2027 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	50 094 222
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	42 586 177
1:3 Trafikverket	6 637 213
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	948 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	92 959
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	270 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 213 224
1:12 Transportstyrelsen	2 736 785
1:13 Trängselskatt i Göteborg	1 194 228
1:14 Sjöfartsstöd	1 700 000
1:15 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	411 000
1:16 Obemannad luftfart	30 000
2:1 Digitaliseringsmyndigheten	639 078
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	1 998 914
2:6 Digital förvaltning	89 894
Summa anslag inom utgiftsområdet	**113 058 515**

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	192 980 409	2028–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	53 350 000	2028–2043
1:7 Trafikavtal	5 000 000	2028–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	82 000 000	2028–2060
1:13 Trängselskatt i Göteborg	21 000 000	2028–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	250 000	2028–2031
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2028–2031
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	180 000	2028–2030
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	6 308 664	2028–2037
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	**361 109 073**	

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 20 kap. 12 § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	20 kap.
	12 §[1]
Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, *skall* domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid *skall* fråntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.	Har någon gjort sig skyldig till *en* gärning som avses i 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 eller 9 § och därigenom visat sig olämplig att utöva en sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, *ska* domstolen besluta att han *eller hon* för viss tid eller för alltid *ska* fråntas rätten att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.
Om ett sådant beslut meddelas, *skall* domstolen samma dag underrätta Transportstyrelsen. I fråga om radiooperatör *skall* även *Post- och telestyrelsen* underrättas.	Om ett sådant beslut meddelas, *ska* domstolen samma dag underrätta Transportstyrelsen. I fråga om radiooperatör *ska* även *Digitaliseringsmyndigheten* underrättas.
Vidtas åtgärder för att väcka åtal, får Transportstyrelsen i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden *intill dess lagakraftägande dom finns* eller domstolen, sedan åtal väckts, *förordnar* annat. Om det inte längre finns fog för beslutet, *skall* detta omedelbart hävas. Rätten att överklaga Transportstyrelsens beslut till regeringen är inte inskränkt till viss tid.	*Om* åtgärder *vidtas* för att väcka åtal, får Transportstyrelsen i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden *fram till dess att domen har fått laga kraft* eller domstolen, sedan åtal väckts, *beslutar något* annat. Om det inte längre finns fog för beslutet, *ska* detta omedelbart hävas. Rätten att överklaga Transportstyrelsens beslut till regeringen är inte inskränkt till viss tid.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

[1] Senaste lydelse 2008:1311.

2.2 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 15 kap. 3 a § och 18 kap. 4 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
15 kap.	
3 a §[1]	
Sekretessen enligt 1, 1 a och 2 §§ hindrar inte att Säkerhetspolisen eller Försvarsmakten lämnar uppgift som avses där till *Post- och telestyrelsen*, om uppgiften avser	Sekretessen enligt 1, 1 a och 2 §§ hindrar inte att Säkerhetspolisen eller Försvarsmakten lämnar uppgift som avses där till *Digitaliseringsmyndigheten*, om uppgiften avser
1. frågan om radioanvändning enligt en tillståndsansökan eller en ansökan om medgivande att överlåta eller hyra ut ett tillstånd att använda radiosändare enligt 3 kap. lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation, kan antas komma att orsaka skada för Sveriges säkerhet,	
2. behovet av att förena ett sådant tillstånd med villkor om krav som är av betydelse för Sveriges säkerhet och vilka villkor som tillståndet i så fall bör förenas med, eller	
3. frågan om det finns skäl att återkalla ett tillstånd eller ändra tillståndsvillkor enligt 11 kap. 7 § tredje stycket 3 lagen om elektronisk kommunikation.	
En uppgift får lämnas endast om intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.	
18 kap.	
4 a §[2]	
Sekretessen enligt 2 § hindrar inte att Säkerhetspolisen lämnar uppgift som avses där till *Post- och telestyrelsen*, om uppgiften avser	Sekretessen enligt 2 § hindrar inte att Säkerhetspolisen lämnar uppgift som avses där till *Digitaliseringsmyndigheten*, om uppgiften avser
1. frågan om radioanvändning enligt en tillståndsansökan eller en ansökan om medgivande att överlåta eller hyra ut ett tillstånd att använda radiosändare enligt 3 kap. lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation, kan antas komma att orsaka skada för Sveriges säkerhet,	
2. behovet av att förena ett sådant tillstånd med villkor om krav som är av betydelse för Sveriges säkerhet och vilka villkor som tillståndet i så fall bör förenas med, eller	
3. frågan om det finns skäl att återkalla ett tillstånd eller ändra tillståndsvillkor enligt 11 kap. 7 § tredje stycket 3 lagen om elektronisk kommunikation.	
En uppgift får lämnas endast om intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda.	

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

[1] Senaste lydelse 2022:496.

[2] Senaste lydelse 2022:496.

2.3 Förslag till lag om ändring i radio- och tv-lagen (2010:696)

Härigenom föreskrivs att 13 kap. 1 § radio- och tv-lagen (2010:696) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
13 kap.	
1 §[1]	
Mediemyndigheten ska bestämma sändningsområdenas omfattning för analog kommersiell radio med hänsyn till vad som främjar konkurrens och mångfald på hela radioområdet och ger förutsättningar för en livskraftig kommersiell radio.	
Myndigheten ska samråda med *Post- och telestyrelsen* i frågor om sändningsområdenas omfattning.	Myndigheten ska samråda med *Digitaliseringsmyndigheten* i frågor om sändningsområdenas omfattning.
Flera tillstånd kan ges för samma sändningsområde.	

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

[1] Senaste lydelse 2025:897.

2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:751) om betaltjänster

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 2–4, 6 och 11 §§ lagen (2010:751) om betaltjänster ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
9 kap.	
2 §[1]	
Post- och telestyrelsen ska utöva tillsyn över att kreditinstitut och filialer till utländska kreditinstitut uppfyller sina skyldigheter enligt 1 och 1 a §§.	*Digitaliseringsmyndigheten* ska utöva tillsyn över att kreditinstitut och filialer till utländska kreditinstitut uppfyller sina skyldigheter enligt 1 och 1 a §§.
3 §[2]	
Post- och telestyrelsen får förelägga företag som tillhandahåller platser för kontantuttag, kontantinsättningar eller dagskasseinsättningar att lämna de uppgifter som behövs för att *styrelsen* ska kunna utöva tillsyn enligt 2 §. Ett föreläggande får förenas med vite.	*Digitaliseringsmyndigheten* får förelägga företag som tillhandahåller platser för kontantuttag, kontantinsättningar eller dagskasseinsättningar att lämna de uppgifter som behövs för att *myndigheten* ska kunna utöva tillsyn enligt 2 §.
4 §[3]	
Om ett kreditinstitut eller en filial till ett utländskt kreditinstitut inte uppfyller sina skyldigheter enligt 1 §, ska *Post- och telestyrelsen* överlämna ärendet till Finansinspektionen.	Om ett kreditinstitut eller en filial till ett utländskt kreditinstitut inte uppfyller sina skyldigheter enligt 1 §, ska *Digitaliseringsmyndigheten* överlämna ärendet till Finansinspektionen.
6 §[4]	
Post- och telestyrelsen ska inte överlämna ett ärende enligt 4 § och Finansinspektionen ska inte ingripa enligt 5 §, om det med beaktande av samtliga platser för kontantuttag, kontantinsättningar respektive dagskasseinsättningar 1. finns tillgång till sådana platser i betryggande utsträckning i hela landet, eller 2. endast är ett ringa antal personer som inte har sådan tillgång som avses i 1.	*Digitaliseringsmyndigheten* ska inte överlämna ett ärende enligt 4 § och Finansinspektionen ska inte ingripa enligt 5 §, om det med beaktande av samtliga platser för kontantuttag, kontantinsättningar respektive dagskasseinsättningar
11 §[5]	
Post- *och telestyrelsens* beslut om föreläggande enligt 3 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut av *Post- och telestyrelsen* enligt denna lag får inte överklagas.	*Digitaliseringsmyndighetens* beslut om föreläggande enligt 3 § får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut av *Digitaliseringsmyndigheten* enligt denna lag får inte överklagas.

[1] Senaste lydelse 2026:770.

[2] Senaste lydelse 2026:770.

[3] Senaste lydelse 2019:1226.

[4] Senaste lydelse 2026:770.

[5] Senaste lydelse 2019:1226.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

2.5 Förslag till lag om ändring i lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation

Härigenom föreskrivs att 9 kap. 1 och 27 §§ lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
9 kap.	
1 §	
Den som tillhandahåller ett allmänt elektroniskt kommunikationsnät eller en allmänt tillgänglig elektronisk kommunikationstjänst ska utplåna eller avidentifiera trafikuppgifter som har lagrats eller behandlats på något annat sätt när de inte längre behövs för överföring av ett elektroniskt meddelande. Detta gäller under förutsättning att uppgifterna avser användare som är fysiska personer eller abonnenter.	
Första stycket avser inte uppgifter som sparas för sådan behandling som anges i 2, 15, 19 eller 21 § eller om uppgifterna behövs för en sådan behandling som är tillåten enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) *2021/1232 av den 14 juli 2021* om ett tillfälligt undantag från vissa bestämmelser i direktiv 2002/58/EG vad gäller användning av teknik hos tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster för behandling av personuppgifter och andra uppgifter i syfte att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet.	Första stycket avser inte uppgifter som sparas för sådan behandling som anges i 2, 15, 19 eller 21 § eller om uppgifterna behövs för en sådan behandling som är tillåten enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) *2026/1881 av den 24 juli 2026* om ett tillfälligt undantag från vissa bestämmelser i direktiv 2002/58/EG vad gäller användning av teknik hos tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster för behandling av personuppgifter och andra uppgifter i syfte att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet.
27 §[1]	
Utöver vad som anges i 1–3, 6 a och 31 §§ får inte någon annan än berörda användare ta del av eller på något annat sätt behandla uppgifter i ett elektroniskt meddelande som överförs i ett allmänt elektroniskt kommunikationsnät eller med en allmänt tillgänglig elektronisk kommunikationstjänst, eller trafikuppgifter som hör till detta meddelande, om inte någon av användarna har samtyckt till behandlingen.	
Detta hindrar inte	
1. lagring som är automatisk, mellanliggande och tillfällig, om den är nödvändig för överföring av ett elektroniskt meddelande, eller sådan lagring i den utsträckning som den är nödvändig för driften av ett elektroniskt kommunikationsnät eller en elektronisk kommunikationstjänst,	
2. att andra får tillgång till innehållet i ett elektroniskt meddelande, om innehållet ändå är allmänt tillgängligt, om tillgången ges endast för att effektivisera den fortsatta överföringen till andra mottagare samt om uppgifterna om vem som har begärt att få informationen utplånas, eller	
3. att någon i en radiomottagare avlyssnar eller på något annat sätt, genom att använda en sådan mottagare, får tillgång till ett radiobefordrat elektroniskt meddelande som inte är avsett för denne eller för allmänheten.	
Första stycket gäller inte när en tillhandahållare av nummeroberoende inter-	Första stycket gäller inte när en tillhandahållare av nummeroberoende inter-

[1] Senaste lydelse 2026:1302.

personella kommunikationstjänster behandlar uppgifter i enlighet med förordning (EU) *2021/1232*.	personella kommunikationstjänster behandlar uppgifter i enlighet med förordning (EU) *2026/1881*.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2027.

3 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

3.1 Principer för utformningen av denna proposition

Vid utformningen av denna proposition har särskilda principer tillämpats med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering. Bakgrunden till principerna redovisas närmare i finansplanen (Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 1.1).

Förslagen i denna proposition utgår från den budget som riksdagen har beslutat för 2026 efter förslag i budgetpropositionen för 2026. Beslutade ändringar i statens budget för 2026 har inte beaktats. Följande generella justeringar har gjorts för utgiftsområdena.

- Anslag som används för förvaltnings- och investeringsändamål har pris- och löneomräknats på sedvanligt sätt. Anslag som avser regelstyrda transfereringssystem har justerats utifrån ändrad makroekonomisk utveckling liksom ändrade volymer (t.ex. antal personer som omfattas).
- Anslag har justerats till följd av beslutade lagar och förordningar, internationella avtal, civilrättsligt bindande avtal eller EU-rättsakter.
- Anslag har justerats med anledning av att riksdagen beslutat om flyttar av ändamål och verksamheter mellan utgiftsområden.
- Anslag har justerats om det krävts för att nödvändiga samhällsfunktioner ska kunna upprätthållas.
- Uppenbart tillfälliga satsningar från tidigare budgetår som upphör vid utgången av 2026 har inte förlängts.
- Lagförslag som är politiskt okontroversiella och som inte kan genomföras under pågående budgetår, har inkluderats i de fall det råder politisk samsyn om förslagen.

De sedvanliga finansieringsprinciper som används vid beredningen av regeringens budgetförslag har tillämpats i enlighet med det finanspolitiska ramverket när denna proposition har tagits fram (skr. 2025/26:76, bet. 2025/26:FiU14, rskr. 2025/26:156).

Utöver förslag om anslag lämnar regeringen även förslag om beställningsbemyndiganden och andra finansiella befogenheter samt övriga förslag på finansmaktens område som kräver riksdagens ställningstagande inför det kommande budgetåret. Vid bedömningen av storleken på beställningsbemyndigandena har en prövning gjorts utifrån tidigare beslutade bemyndiganden och med hänsyn till de föreslagna anslagsnivåerna.

För att det ska vara möjligt att härleda de föreslagna preliminära utgiftsramarna för 2028 och 2029 till anslagen redovisar regeringen på sedvanligt sätt beräkningar även för det andra och tredje tillkommande året efter budgetåret. Även dessa beräkningar baseras på de ovan angivna principerna. Regeringen har dock inte tillämpat principen om förlängning av 2026 års anslagsnivå för åren efter budgetåret för åtgärder som upphör vid utgången av 2026. För åtgärder som upphör från utgången av 2027 eller senare gäller 2026 års nivå för åtgärden fram till slutåret. För permanenta åtgärder gäller 2026 års nivå tills vidare. Med hänsyn till att propositionen utformats enligt

principer för att lämnas av en övergångsregering är dessa beräkningar mycket osäkra som underlag för bedömning av framtida anslagsnivåer.

I enlighet med kraven i budgetlagen (2011:203) lämnar regeringen i denna proposition en resultatredovisning i förhållande till de av riksdagen beslutade målen. Mot bakgrund av de ovan angivna principerna har dock regeringen avstått från att redovisa en bedömning av måluppfyllelsen och den framtida politiska inriktningen. Hur anslagen är tänkta att användas under 2027 framgår i stället enbart av förslagen om anslag och övriga finansiella befogenheter samt av de ändamål som är kopplade till dessa under rubriken Budgetförslag.

De konsekvenser för anslagsnivån som tillämpningen av principerna har fått redovisas under rubriken Skälen för regeringens förslag för respektive anslag. Tyngdpunkten i redovisningen är konsekvenserna för anslagsnivån 2027. För åren därefter är beräkningarna mycket osäkra varför konsekvenserna inte redovisas närmare för dessa år. I tabellerna för förändringar av anslagsnivån har det inte varit praktiskt möjligt att specificera beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder på motsvarande sätt som gjordes i budgetpropositionen för 2026.

3.2 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, 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. Från och med den 1 januari 2027 inordnas Myndigheten för digital förvaltning i PTS och byter namn till Digitaliseringsmyndigheten.

3.3 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2025	Budget 2026[1]	Prognos 2026	**Förslag 2027**	Beräknat 2028	Beräknat 2029
Transportpolitik	**87 354**	**105 191**	**100 424**	**110 045**	**120 106**	**127 486**
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	37 836	47 029	42 978	**50 094**	56 101	60 995
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	39 478	40 328	40 915	**42 586**	47 186	49 551
1:3 Trafikverket	1 522	6 531	6 519	**6 637**	6 674	6 762
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	287	354	354	**354**	354	354
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	85	85	**85**	85	85
1:6 Ersättning avseende flygplatser	292	677	677	**662**	647	647
1:7 Trafikavtal	1 152	1 400	1 325	**948**	964	964
1:8 Viss internationell verksamhet	30	31	30	**31**	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	90	89	88	**93**	94	95
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	443	582	138	**270**	150	150
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 642	2 024	2 099	**2 213**	1 911	1 889
1:12 Transportstyrelsen	2 562	3 105	3 069	**2 737**	2 766	2 810
1:13 Trängselskatt i Göteborg	124	939	133	**1 194**	999	993
1:14 Sjöfartsstöd	1 435	1 600	1 600	**1 700**	1 700	1 700
1:15 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	377	387	384	**411**	442	460
1:16 Obemannad luftfart	21	30	30	**30**		
Politiken för informationssamhället	**1 349**	**2 133**	**2 110**	**3 013**	**3 602**	**3 450**
2:1 Digitaliseringsmyndigheten[2]	241	354	347	**639**	641	634
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	105	106	105	**106**	106	106
2:3 Grundläggande betaltjänster	22	25	25	**25**	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	47	154	152	**154**	114	114
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	812	1 324	1 312	**1 999**	2 623	2 478
2:6 Digital förvaltning	122	170	168	**90**	93	93
Äldreanslag	**406**	**448**	**410**			
2026 1:13 Trafikanalys	71	80	82			
2026 1:16 Internationell tågtrafik	58	65	36			
2026 1:18 Lån till körkort	0	0	0			
2026 2:6 Myndigheten för digital förvaltning	277	302	293			
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	**89 110**	**107 771**	**102 945**	**113 059**	**123 708**	**130 936**

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[2] Utfall för 2025 samt budget och prognos för 2026 avser PTS.

Tabell 3.2 Förändringar av utgiftsramen 2027–2029 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**106 705**	**106 705**	**106 705**
Pris- och löneomräkning[2]	911	1 950	4 123
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	4 738	15 282	19 979
Volymer	100	100	100
Överföring till/från andra utgiftsområden		0	0
Övrigt	605	-329	29
Ny utgiftsram	**113 059**	**123 708**	**130 936**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028–2029 är preliminär.

Tabell 3.3 Utgiftsram 2027 realekonomiskt fördelad för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2027
Transfereringar[1]	16 297
Verksamhetsutgifter[2]	38 024
Investeringar[3]	58 737
Summa utgiftsram	**113 059**

Anm.: Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2025 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.

3.4 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 2026 (skr. 2025/26:98). I tabell 3.4 redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2026[1]	2027
Persontransporter, mervärdesskattesats 6% (E6)	11 140	11 820
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon (F1)	2 890	2 850
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten (F2)	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel (F3)	100	100
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten (F4)	1 200	1 250
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift (F5)	990	1 010
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift (F6)	20	30
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F7)	240	240
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes luftfart (F8)	170	180
Koldioxidskattebefrielse för bränsle vid bandrift (F17)	50	50
Koldioxidskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F18)	550	510
Koldioxidskatt på fossila drivmedel utanför reduktionsplikten (F20)	0	0

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

[1] De tillfälliga sänkningarna av skatt på drivmedel 2026 enligt Extra ändringsbudget för 2026 – Sänkt skatt på drivmedel samt el- och gasprisstöd (prop. 2025/26:236) och Extra ändringsbudget för 2026 – Stöd till Ukraina samt stöd till hushåll och andra åtgärder med anledning av kriget i Mellanöstern (prop. 2025/26:275) är inte beaktade i redovisningen för 2026. De tillfälliga skattesänkningarna på drivmedel har påverkan på skatteutgift F1, F2, F3, F4, F6, F7, F8 samt F20.

Källa: Regeringens skrivelse 2025/26:98.

3.5 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 miljökvalitetsmålen 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).

4 Transportpolitiken

4.1 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 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål.

4.1.1 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 miljökvalitetsmålen 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).

4.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026 med bilagor (LI2026/00728) 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 4.3.

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:

– internalisering av trafikens externa kostnader, och
– samhällsekonomisk lönsamhet 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 kvävedioxider i gaturum.

4.3 Resultatredovisning

4.3.1 Transportpolitikens övergripande mål

De aspekter i det övergripande transportpolitiska 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. Av de nyckelmått som är kopplade till ovan angivna indikatorer har nio utvecklats positivt och fyra negativt. Resterande bedöms vara på samma nivå som när målen antogs.

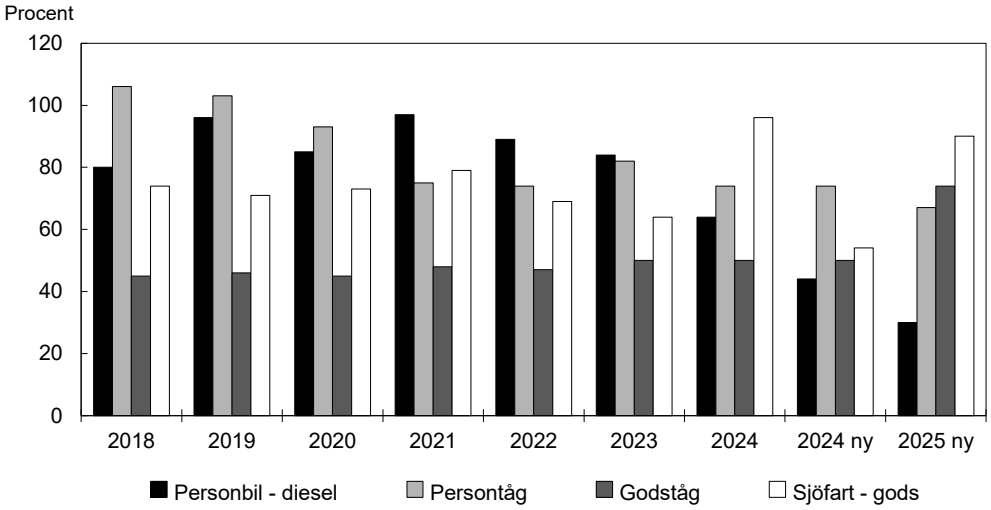
Internalisering av trafikens externa kostnader

En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för de 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 diagram 4.1.

Diagram 4.1 Internaliseringsgrad 2018–2025



Anm.: I de beräkningar som redovisas i diagrammet utgörs koldioxidvärderingen för perioden 2018–2023 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 beräkningssättet ("2024 ny"). För 2025 redovisas bara beräkningar med det nya beräkningssättet ("2025 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. För inrikes flyg bedöms transportköparen 2025 betala 40 procent mer än de kostnader som flygresan orsakar. Det beror bland annat på att koldioxidutsläpp från inrikes flygtrafik ingår i EU:s utsläppshandel. Sjöfartens successiva inkludering i EU:s utsläppshandel gör att internaliseringsgraden för sjöfart har ökat 2025. Höjda banavgifter gör att internaliseringsgraden ökar för godståg medan sänkta banavgifter gör att internaliseringsgraden minskar för persontåg. Sänkta bränsleskatter minskar internaliseringsgraden för personbilar.

Samhällsekonomisk lönsamhet för öppnade statliga infrastrukturobjekt

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 inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras, utgör de endast en del av beslutsunderlaget.

Sammantaget bedöms 13 av de 25 namngivna infrastrukturprojekt som öppnades under perioden från den 1 oktober 2024 till och med den 20 september 2025 vara samhällsekonomiskt lönsamma. Sex projekt har bedömts vara olönsamma. För de sex återstående objekten är det inte tillämpligt att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten eller så beräknas kvoten vara noll eller mycket nära noll. Den sammanlagda nettonyttan av de namngivna objekten beräknas vara tydligt positiv.

4.3.2 Funktionsmål tillgänglighet

För att samhället ska vara tillgängligt krävs ett transportsystem med god standard och tillförlitlighet i alla delar av landet samt att anpassningar görs så att transportsystemet kan användas av alla. Vidare är en viktig förutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna nyttja transporter att transportbranschen är livskraftig.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Förbättrad punktlighet för person- respektive godståg

Persontågens punktlighet (andel tåg i tid) och regularitet (andel av planerade tåg som framförts) har sedan 2013 fångats med det sammanvägda tillförlitlighetsmåttet (STM[11]). Siffran inom parentes efter STM anger antalet minuter efter tidtabell som tågen kan ankomma och fortsatt räknas vara i tid. Här används STM(5). Som komplement används även redovisningen av punktlighet som andel tåg i tid (rätt tid = RT) till slutstation inom en marginal av 5 minuter (RT+5). 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 vände uppåt 2025 efter en flerårig nedgång. Tågens punktlighet vid slutstation uppgick till 86,9 procent enligt STM(5) vilket fortsatt är en historiskt sett relativt låg nivå, men en ökning jämfört med 2024 då punktligheten var 84,9 procent.

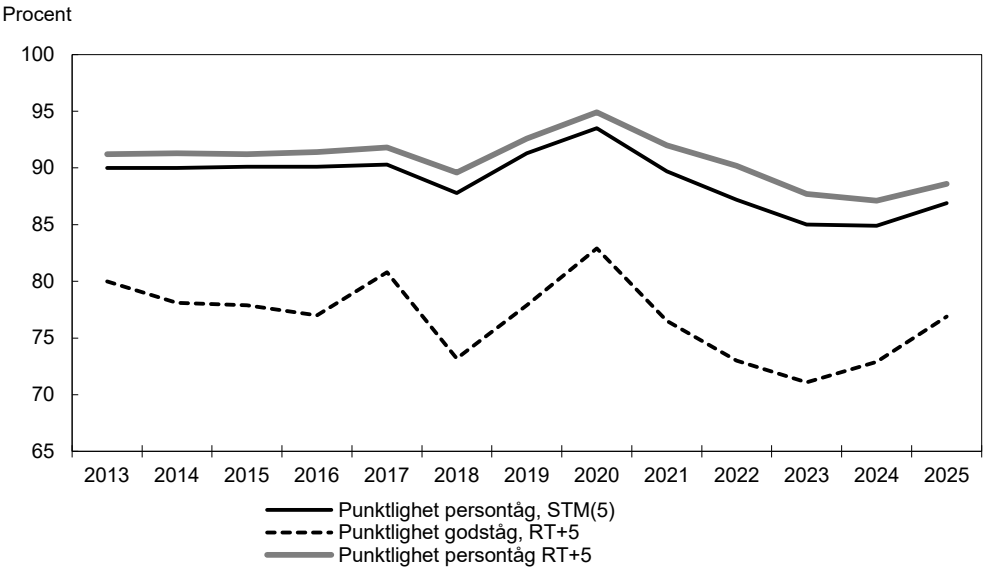
Pendeltåg och andra kortdistanståg, som utgör drygt hälften av alla framförda tåg, brukar vara mest tillförlitliga. Statistiken visar att 93,3 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter och 59 sekunder efter tidtabell under 2025. Punktligheten för medeldistanstågen uppgick till 85,7 procent. Fjärrtåg och andra interregionala långdistanståg, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen, och 72,8 procent av dem anlände till sitt slutmål i tid enligt måttet RT+5. Punktligheten har förbättrats för samtliga kategorier jämfört med föregående år.

Generellt minskar tillförlitligheten vid mer trafik och längre trafikeringsavstånd. 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. Antalet framförda persontåg 2025 uppgick till drygt 1 031 000 stycken, vilket innebär att den tidigare högsta nivån från före covid-19-pandemin, 2019 (1 016 000), nu har passerats. Antalet tåg som ankom i tid var 2025 det näst högsta sedan 2013, vilket är det första år som redovisas i Trafikanalys statistik.

Även punktligheten för godstågstrafiken förbättrades 2025 och uppgår nu till 76,9 procent enligt RT+5. Det innebär att punktligheten har ökat två år i rad sedan bottennoteringen 2023. Förbättringen är 4 procentenheter jämfört med 2024. Antalet framförda godståg har, bortsett från något undantag, kontinuerligt minskat över tid sedan de transportpolitiska målen antogs. Under 2025 framfördes knappt 135 000 godståg till slutstation, en minskning med 62 000 godståg jämfört med 2009. Den transporterade mängden gods har samtidigt legat relativt konstant.

[11] Uppföljning enligt måttet STM har tidigare pausats i samband med införande av nytt planeringssystem men har nu återupptagits.

Diagram 4.2 Punktlighet för persontåg och godståg

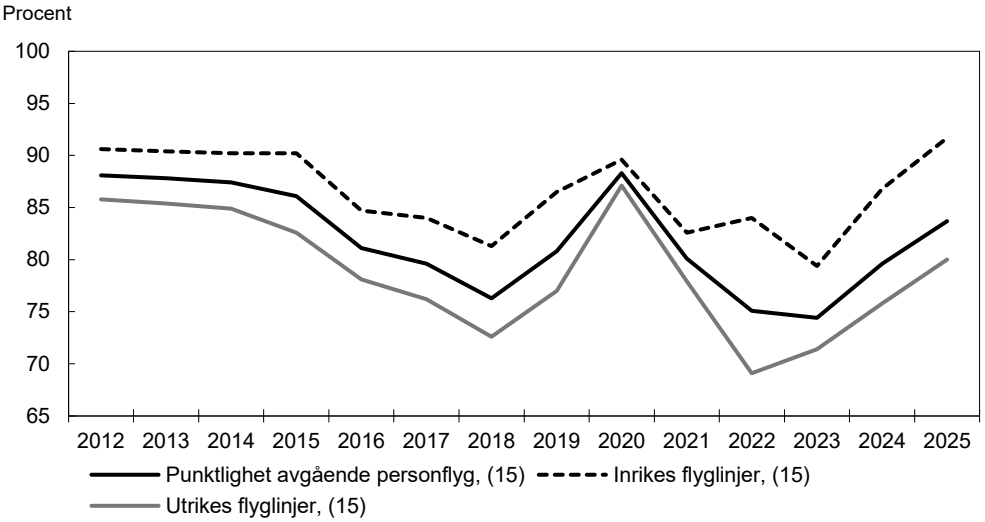


Källa: Trafikanalys.

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 83,7 procent under 2025, se diagram 4.3. Det är en ökning med 4,1 procent jämfört med föregående år och med 9,3 procent sedan 2023. Liksom tidigare år uppnår inrikesflyget en högre punktlighet jämfört med utrikesflyget. Under 2025 reste drygt 33 miljoner resenärer till eller från Swedavia AB:s flygplatser, vilket är en ökning med 2,4 procent jämfört med 2024.

Diagram 4.3 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser



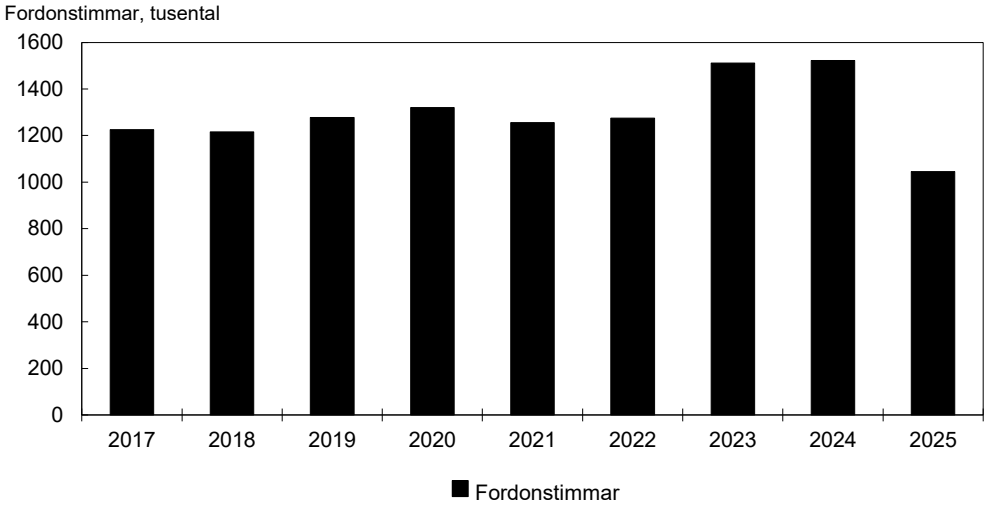
Källa: Swedavia AB.

Varaktighet i totalstopp i vägnätet minskade under 2025

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 minskat till 1 045 000 timmar för 2025. Det är en betydande minskning med 477 000 timmar jämfört med 2024, se diagram 4.4. Det totala antalet stillastående fordonstimmar har tidigare legat på en relativt stabil nivå med mindre variationer över åren. Antalet stopptimmar var relativt

väl utspridda över riket under 2025. Samtidigt var spridningen större mellan månaderna. Högst påverkan noterades för januari (132 000 timmar) och december (124 000 timmar), men endast 46 500 timmar i oktober och 53 100 timmar i maj. Detta speglar att vädersituationen är en viktig förklaringsfaktor bakom totalstoppen. Förändringar i statistiken enstaka år ska följaktligen också tolkas med försiktighet. Korta stopp dominerar i antal, men stopp som varar över två timmar dominerar när den totala varaktigheten summeras. De tio största händelserna bidrog med 17 procent av timmarna.

Diagram 4.4 Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet



Källa: Trafikanalys.

Indikationer på ett trendbrott för kvaliteten och driftsäkerheten i infrastrukturen

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 minskade för samtliga bantyper under 2025 jämfört med tidigare år vilket är ett trendbrott. Samtliga bantyper har haft en negativ trend sedan 2022 som nu alltså brutits. I storstadsområden, där 24 procent av trafiken går, har samtliga teknikområden förbättrats samtidigt som det går mer trafik. Spårväxelfel är den mest förekommande feltypen i landet. Inom elanläggning är felen betydligt färre, men dessa fel är oftast mer omfattande kontaktledningsfel som ger upphov till stora störningar.

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 QS 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 QS för 2025 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.

När det gäller de statliga vägarna använder Trafikverket en underhållsstandard för att bedöma vägbeläggningens tillstånd. Tillståndet bedöms utifrån ojämnhet, spårdjup och kantdjup och används för att avgöra behovet av underhållsåtgärder. Ju lägre andel som avviker från en förutbestämd underhållsstandard, desto bättre är tillståndet, se

diagram 4.5. De olika vägtyperna har olika krav på underhållsstandard utifrån samhällsekonomiska bedömningar vilket måste beaktas vid jämförelser.

Under perioden 2013–2020 försämrades tillståndet för vägtypen vägar i storstadsområden kraftigt. Trenden vände dock 2020. Andelen vägar som avviker från standarden har nu minskat två år i rad. Under 2025 var andelen vägar som avviker drygt 9 procent. Vägtypen utgör totalt sett en liten del av det statliga vägnätet, ca 2 procent, men trafikbelastningen är hög.

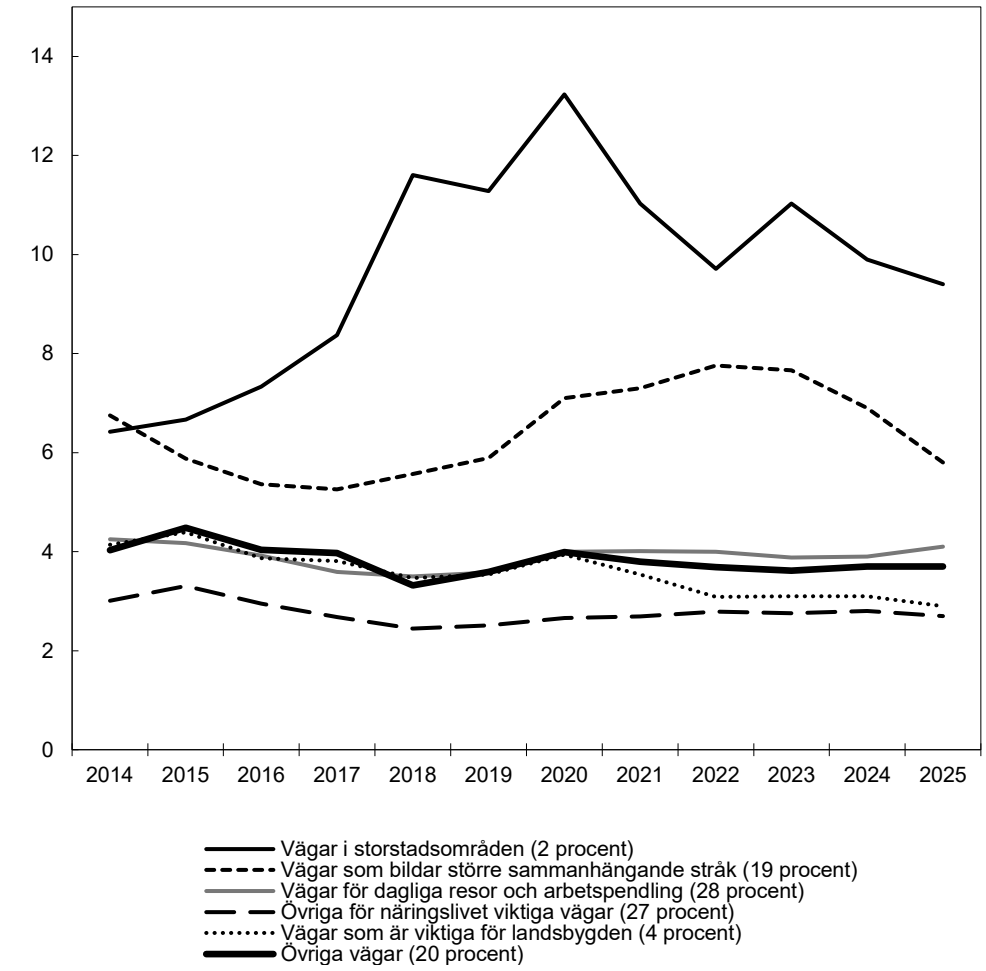
För vägtypen vägar som bildar större sammanhängande stråk, vilka utgör ca 19 procent av det statliga vägnätet, har en tidigare negativ trend vänts till en förbättring under de senaste åren. Den positiva trenden fortsatte även under 2025. Dessa vägar utgör ca 10 procent av den totala belagda väglängden men står för ca 40 procent av trafikarbetet varför nedbrytningen där sker snabbt. Ökade medel för vägbeläggningsåtgärder ger därför också relativt snabb effekt på det allmänna tillståndet för vägtypen.

För övriga vägtyper har status varit i huvudsak oförändrad de senaste åren. Dessa mer lågtrafikerade vägtyper har en åtgärdscykel för beläggningen på 10 till 20 år. Det innebär att skicket förändras långsamt. De ökade medlen till vägbeläggningsåtgärder visar därför inte ännu några tydliga resultat för dessa vägtyper.

Under de senaste åren har en längre trend av försämring av tillståndet på det mest trafikerade vägnätet således vänts. Trafikverket har under 2025 gjort mer beläggningsåtgärder än på många år, vilket har medfört att fler vägar har fått en ökad standard. Sett över hela vägnätet förändras vägytans tillstånd nu långsamt till det bättre.

Diagram 4.5 Utveckling av andelen avvikelser från underhållsstandard fördelat på vägtyper

Procent



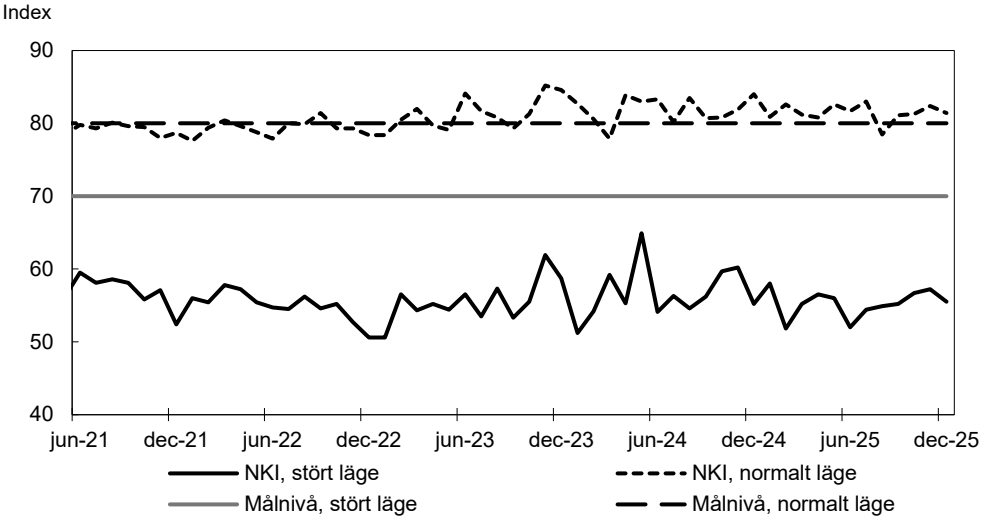
Anm.: Vägtypens andel av det totala belagda statliga vägnätet inom parentes.

Källa: Trafikverket.

Användarnas upplevelse av transportsystemet visar små förändringar över tid

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 uppvisar inga större förändringar, se diagram 4.6.

Diagram 4.6 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. Mätningarna uppvisar inga större förändringar de senaste åren, se tabell 4.1. Generellt över tid så är privata förare mer nöjda än yrkesförare. De problem som flest förare säger sig ha upplevt är ojämn vägbana samt skada och slitage på vägbanan.

Tabell 4.1 Kundnöjdhet väg

Procent

				Nöjdhet könsuppdelat			
				Privata förare		Yrkesförare	
	Andel nöjda trafikanter	Andel nöjda privata förare	Andel nöjda yrkesförare	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Vintern 2024 och sommaren 2025	70	77	63	78	76	67	63
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 antalet svarande kvinnor litet varför resultaten ska tolkas med försiktighet.

Källa: Trafikverket.

Transportsystemets användbarhet för olika grupper

Användningen av transportsystemet förändrades till följd av covid-19-pandemin. De som i högre utsträckning använder sig av kollektiva färdsätt har förändrat sitt resebeteende mer än de som i första hand reser med bil. Under 2025 minskade antalet resor med 1,9 procent i jämförelse med 2024. Med resa avses här förflyttningar med ett eller flera färdsätt som påbörjas och avslutas i permanent bostad, fritidsbostad, arbetsplats, skola, praktikplats eller tillfällig övernattningsplats. Det var första gången sedan pandemin som resor med kollektiva färdsätt inte visar någon ökning. Ändringarna för enskilda färdsätt är förhållandevis små och ligger samtliga inom felmarginalen. Resor till fots ökade med 12 procent, till ungefär samma nivå som

2023. Bilresorna minskade med 5 procent och cykelresorna minskade med 1 procent, medan kollektiva färdsätt låg på samma nivå som 2024 (Trafikanalys, Resvanor i Sverige 2025 – Statistikblad). Bortsett från pandemins påverkan och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemets användbarhet har transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

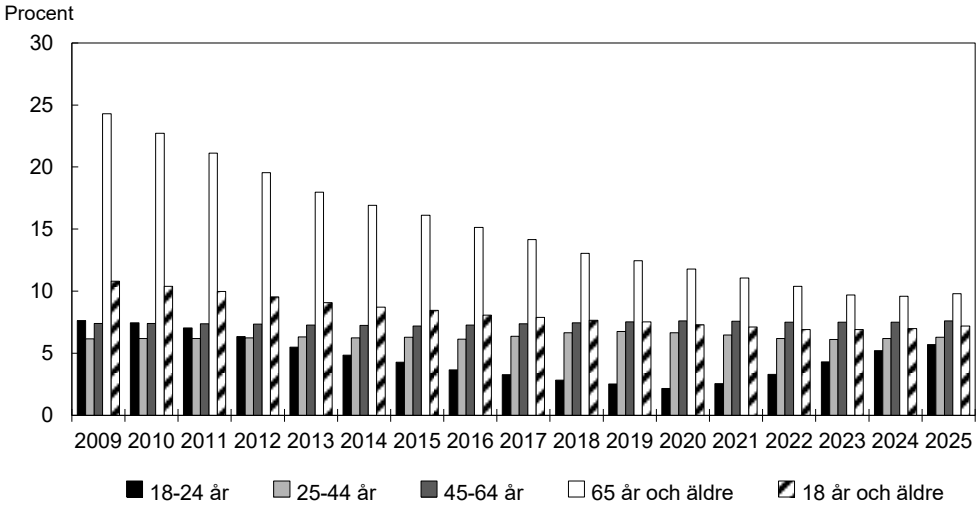
Tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik är många gånger en förutsättning för mobiliteten hos personer med funktionsnedsättningar. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning följs upp med tre olika mått som vart och ett följs upp vart tredje år. Dessa mått utgör bedömningen av indikatorn för tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Under 2025 studerades delmåttet tillgängliga hållplatser och bytespunkter. Av regionerna rapporterade tio regioner uppgifter som tolkas i en positiv riktning för tillgänglighetsanpassning, nio regioner som tolkas i en oförändrad riktning och två regioner som tolkas i en negativ riktning. En positiv riktning kan t.ex. handla om att antalet tillgänglighetsanpassade hållplatser har ökat eller att regionen har beslutat om tydligare riktlinjer för tillgänglighetsanpassningar. Sammantaget bedöms den regionala utvecklingen ha varit svagt positiv, även om det inte gäller i alla storstadsregioner.

För delmåttet information om tillgänglighet (2025) bedöms utvecklingen vara neutral och för delmåttet upplevd användbarhet (2024) bedöms utvecklingen gå i en negativ riktning. Sammantaget bedöms utvecklingen av tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning vara neutral.

Körkortsinnehav bland kvinnor respektive män

Skillnaderna i körkortsinnehav mellan kvinnor och män har minskat över tid, men har de senaste två åren börjat öka igen. Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor, se diagram 4.7. Historiskt sett är det i åldersgruppen 65 år och äldre som skillnaden i körkortsinnehav minskat mest, men under 2025 ökade skillnaden mellan män och kvinnor något i åldersgruppen. Det är framför allt i åldersgruppen 18–24 år som skillnaden har ökat de senaste åren. Ökningen var 0,5 procentenheter 2025 jämfört med 2024. För personer i åldersgrupperna 24–44 år och 45–64 år har skillnaderna mellan könen varit relativt stabila.

Diagram 4.7 Skillnader i körkortsinnehav (behörighet B) för män jämfört med kvinnor



Källa: Trafikanalys.

Små skillnader i könsfördelning i beslutande församlingar

Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och statliga bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2010, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Det skedde en viss ökning 2025 beträffande styrelserna, där andelen kvinnor var ca 46 procent. I fråga om ledningsgrupper är andelen kvinnor 2025 ca 58 procent, vilket är den högsta andelen sedan 2010. Könsfördelningen är ojämn i beslutsfattande församlingar på regional och kommunal nivå. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal transportsektor minskade något under 2025. Andelen kvinnor i de politiska ledningarna är fortsatt knappt en tredjedel, men för förvaltningsledningarna är den nu 47 procent. I förvaltningsledningarna för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna syns en ökning, efter fjolårets nedgång, och andelen kvinnor är nu 48 procent. Andelen kvinnor i politisk ledning för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ligger på ungefär samma nivå 2025 som under 2024, men har halkat ner till strax under 40 procent.

Tryggheten i transportsystemet i princip oförändrad

Det är skillnad mellan kvinnors och mäns upplevda trygghet i samband med resor. Runt 30 procent av kvinnorna valde 2025 en annan väg eller ett annat färdsätt 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 kvinnor har ökat något sedan föregående år, medan nivån för män har legat stabilt.

Tillgängligheten för person- och godstransporter

Geografiska variationer kvarstår

Tillgängligheten för övriga persontransporter uppvisar små förändringar jämfört med tidigare år. De tydliga skillnaderna mellan olika delar av landet och mellan olika färdsätt kvarstår. Den lokala tillgängligheten till service är generellt hög i tätare kommuner där mer än 50 procent av befolkningen bor i urbana områden, men betydligt lägre i landsbygds- och glesbygdskommuner. Den sammantagna utvecklingen är svagt positiv mellan 2022 och 2025, vilket främst förklaras av att antalet utlämningsställen för paket har fortsatt att öka.

Under 2025 återhämtades den interregionala tillgängligheten något efter en försämring under flera år, med minskat flygutbud, längre restider och låg punktlighet för fjärrtågtrafiken. Tillgängligheten kan nu sägas vara på en liknande nivå som när målen antogs. Den är generellt sett högre i södra Sverige, särskilt i och omkring storstadsområdena, medan den är lägre i stora delar av Norrland, inlandet och sydöstra Sverige. Det regionala resandet har fortfarande en bit kvar till nivåerna före covid-19-pandemin, medan det långväga resandet överstiger nivåerna före pandemin. Utvecklingen inom flygtrafiken skiljer sig tydligt mellan inrikes och utrikes trafik. Antalet passagerare i inrikesflyget fortsätter att minska i ett längre tidsperspektiv och nedgången tyder på en mer varaktig strukturell förändring snarare än en tillfällig effekt av pandemin. Antalet utrikespassagerare visar däremot på en tydlig återhämtning.

Sammanfattningsvis befinner sig tillgängligheten för persontransporter på en i huvudsak stabil nivå som motsvarar nivån när målen antogs, men förbättringarna är ojämnt fördelade geografiskt och är i stor utsträckning beroende av tillgången till bil. Den interregionala tillgängligheten är något lägre än när de transportpolitiska målen antogs.

Kostnader för godstransporter

Sedan 2023 har transportkostnaderna minskat för flera trafikslag, särskilt vad gäller lastbilstransporter, flygfrakt och internationell sjöfart. Detta efter att ha ökat kraftigt under covid-19-pandemin, till följd av störningar i logistiksystemet. I ett längre

perspektiv har transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna varit relativt stabil.

Tyngre fordonsekipage, med en totalvikt på upp till 74 ton (BK4), tillåts nu på stora delar av vägnätet. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2025 ytterligare ca 3 000 kilometer för BK4 vilket betyder att det nu tillåts transporter i den tyngsta bärighetsklassen på 47 300 kilometer statlig väg, se vidare i avsnitt 4.3.4. Möjligheten att framföra längre och tyngre fordon bidrar till att effektivisera godstransporter på väg.

Godstransportflödena är solida över tid. Tillgängligheten för godstransporter bedöms vara på en ungefär likvärdig nivå som när de transportpolitiska målen antogs.

Tillgången till utbildad personal

Antalet innehavare av körkort med behörighet för tung lastbil (C) och buss (D) fortsätter att minska. Även om antalet numerärt fortfarande täcker branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft är det så många av dessa körkortsinnehavare som arbetar inom andra branscher att det finns en faktisk brist på utbildad personal inom transportbranschen. Många av de som har behörighet att framföra tunga lastbilar (C) eller buss (D) kommer att fylla 65 år de närmaste åren. Den stigande medianåldern är också en indikation på att antalet behöriga förare kommer att fortsätta att minska över tid. Att medianåldern för körkortsinnehavare generellt sett inte tycks minska 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 (54 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 yrkeskompetensbevis (YKB) för att få framföra tunga fordon förvärvsmässigt. Antalet personer med yrkeskompetensbevis minskade något 2025 jämfört med 2024, främst i den grupp som har YKB för både gods- och persontransporter. Än så länge bedöms antalet personer som har YKB täcka behovet för både gods- och persontransportbranschen.

Den senaste statistiken, som är från 2024, visar att ungefär 129 000 personer var anställda i de 14 transportyrkena i Statistiska centralbyråns sysselsättningsregister, vilket är en ökning med ca 3 500 personer sedan 2023. Andelen kvinnor anställda inom transportyrkena är nu 14 procent, 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 36 år för kvinnor och 45 år för män.

Regionala flygplatser

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen i sin aviserade flygstrategi bör värna de regionala flygplatserna (bet. 2016/17:TU4 punkt 14, rskr. 2016/17:101).

Regeringen beslutade den 26 januari 2017 en nationell flygstrategi, En svensk flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem (N2017/00590). I flygstrategin understryker regeringen de icke-statliga flygplatsernas betydelse i transportsystemet för att uppnå god tillgänglighet i hela landet. De statliga bidragen till de icke-statliga flygplatserna är betydelsefulla för finansieringen av driften av dessa flygplatser.

I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.6.2 s. 49) bedömde regeringen att tillkännagivandet genom den beslutade flytstrategin var slutbehandlat. Vid behandlingen av budgetpropositionen instämde riksdagen inte i regeringens bedömning att tillkännagivandet var slutbehandlat. Riksdagen riktade

därför ett nytt tillkännagivande till regeringen om behovet av en nationell flytstrategi som värnar de regionala flygplatserna (bet. 2017/18:TU1 punkt 2, rskr. 2017/18:104). Av det tillkännagivandet följer att det behövs ett mer systematiskt arbete för att stärka villkoren för svenskt flyg så att de regionala flygplatserna och deras fortlevnad värnas och att det även behövs en översyn av de regionala flygplatsernas möjligheter att långsiktigt kunna bidra till tillväxten (bet. 2017/18:TU1 s. 27).

Europeiska kommissionen antog den 17 maj 2017, inom ramen för det allmänna gruppundantaget GBER (General Block Exemption Regulation) reviderade regler för stöd till flygplatser. De nya reglerna är i linje med det förslag som Sverige lämnade till kommissionen och innebär exempelvis att driftstöd kan ges till flygplatser med färre än 200 000 resenärer årligen.

Med anledning av den då pågående covid-19-pandemin inrättades, efter regeringens förslag, ett tillfälligt driftstöd om 100 miljoner kronor under 2020 till regionala flygplatser (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). På motsvarande sätt inrättades under 2022 ytterligare ett tillfälligt driftstöd till regionala flygplatser om 100 miljoner kronor (prop. 2021/22:113, bet. 2021/22:FiU44, rskr. 2021/22:172).

Med anledning av pandemin fanns behov av att komplettera det nationella nätet av beredskapsflygplatser med ytterligare ett antal temporära beredskapsflygplatser för att tillgodose behov av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter för hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg. I december 2020 uppdrog regeringen därför åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om temporära beredskapsflygplatser t.o.m. den 28 februari 2021 (I2020/03383 och I2020/03417). Uppdraget förlängdes flera gånger t.o.m. den 31 december 2021 (I2021/00674, I2021/01464 och I2021/02469).

Regeringen fann därefter behov av att utöka antalet ordinarie beredskapsflygplatser. I december 2021 uppdrog regeringen åt Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2022 (I2021/03301). Regeringen uppdrog därefter på motsvarande sätt i december under åren 2022 till 2025 till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser (I2022/02414) (LI2023/03890) (LI2024/02408) (LI2025/02194).

Den 30 maj 2022 fick en bokstavsutredare i uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige (I2022/01211). Bokstavsutredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). Promemorian har remissbehandlats. Den har utgjort värdefullt underlag för regeringen i sina bedömningar och överväganden inför beslut om åtgärder som framgår av denna redogörelse.

Regeringen beslutade den 7 november 2024 en ändring av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket som anger att Trafikverket ska ansvara för att koordinera öppnande av beredskapsflygplatser och ge service och information till operatörer av samhällsviktigt flyg (SFS 2024:1003). Förordningsändringen trädde i kraft den 15 december 2024.

Den 18 april 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Uppdraget redovisades den 31 januari 2025 i rapporten Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2025/00230). Rapporten har remissbehandlats och

remisstiden gick ut den 30 maj 2025. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har därefter remitterat en promemoria med förslag som syftar till att kommuner och regioner ska kunna komplettera utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt och på så sätt bidra till att säkerställa tillgänglighet till områden där regelbunden linjetrafik inte kan bedrivas på kommersiella villkor. Remisstiden för promemorian gick ut den 12 oktober 2026. Beredning av förslagen pågår i Regeringskansliet.

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 har det statliga bidraget till kommuner för driftstöd till icke-statliga flygplatser ökat med 107 miljoner kronor (prop. 2023/24:1 utg. omr. 22, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93). Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 har dels det statliga bidraget till kommuner för driftstöd till regionala icke-statliga flygplatser ökat med ytterligare 318 miljoner kronor, dels den statliga ersättningen till de 27 beredskapsflygplatserna ökat med 33 miljoner kronor (prop. 2025/26:1 utg. omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127).

Den 18 juni 2026 beslutade regeringen om strategi för att stärka luftfartens konkurrenskraft (LI2026/01244).

De regionala flygplatserna runt om i landet är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera. Flygplatserna spelar en viktig roll i transportsystemet genom att bidra till god tillgänglighet för medborgarna, näringslivet och det samhällsviktiga flyget. Flygplatsernas roll har under de senaste åren även aktualiserats ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Mot den bakgrunden har regeringen, som framgår av redogörelsen, genomfört ett stort antal åtgärder för de regionala flygplatserna och deras förutsättningar och konkurrenskraft. Regeringen anser att åtgärderna tillgodoser tillkännagivandena. Tillkännagivandena är därmed slutbehandlade.

Stärkt konkurrenskraft för sjö- och luftfartsbranscherna

Sjöfarten har en avgörande roll för den svenska utrikeshandeln och varuförsörjningen. Regeringen har därför under året genomfört ett antal åtgärder avsedda att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, öka antalet svenskregistrerade fartyg och få fler att söka sig till sjöfartsyrken ombord på fartygen. Den 1 juli 2025 slopades stämpelskatten vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp (prop. 2024/25:107, bet. 2024/25:SkU20, rskr. 2024/25:206). I februari 2026 trädde nya regler i kraft som ska underlätta in- och uthyrning av obemannade skepp (prop. 2024/25:178, bet. 2025/26:TU2, rskr. 2025/26:27)). I juli 2026 trädde förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning i kraft (prop. 2025/26:243, bet. 2025/26:SkU29, rskr. 2025/26:376). I november 2025 fattade regeringen flera beslut inom ramen för ett utbildningspaket för sjöpersonal (ändringar i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt i förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal). Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2026.

Sveriges isbrytarförmåga säkerställer att landets hamnar hålls öppna året runt och att nödvändiga varuflöden kan nå fram. Den svenska isbrytarflottan har en hög ålder och Sjöfartsverket har i april 2026 tecknat kontrakt för leverans av en ny isbrytare under 2029.

För att skapa bättre förutsättningar för ett växande maritimt Sverige presenterade regeringen i augusti 2026 en ny maritim strategi.

Luftfarten är en viktig del av transportsystemet. Särskilt i ett land som Sverige, med långa avstånd och många glest befolkade områden, är flyget viktigt. Flyget är många gånger avgörande för näringslivets konkurrenskraft och för svensk import och export. Regeringen har under året genomfört flera åtgärder för att stärka luftfartens konkurrenskraft. En utgångspunkt för regeringens strategiska arbete med detta är riksdagens tillkännagivanden.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att en luftfartsstrategi för stärkt konkurrenskraft för flyget bör tas fram inom en snar framtid (bet. 2014/15:TU7 punkt 1, rskr. 2014/15:144). Vidare har riksdagen tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (bet. 2016/17:TU10 punkt 1, rskr. 2016/17:185). Slutligen har riksdagen tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (bet. 2017/18:TU1 punkt 1, rskr. 2017/18:104).

Regeringen har vidtagit flera åtgärder för att stärka konkurrenskraften för flyget i enlighet med riksdagens tillkännagivanden. De mest centrala åtgärderna redovisas nedan.

Efter förslag från regeringen vidtogs en rad stödåtgärder för flygbranschen under 2020 med anledning av den dramatiska påverkan som covid-19-pandemin hade på luftfarten. Dessa åtgärder inkluderar statliga kreditgarantier om 5 miljarder kronor under 2020 för svenska flygföretag, varav högst 1,5 miljarder kronor till SAS AB (prop. 2019/20:136, bet. 2019/20:FiU52, rskr. 2019/20:188), kapitaltillskott till SAS AB om 5 miljarder kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364), kapitaltillskott till Swedavia AB om 3,15 miljarder kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:364), tillskott till Luftfartsverket om 900 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366), extra driftsbidrag till icke-statliga flygplatser under 2020 med 100 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20: FiU62, rskr. 2019/20:366) samt införande av temporär allmän trafikplikt för flyglinjer mellan Arlanda flygplats och vissa flygplatser i Norrland och Visby flygplats med uppdrag till Trafikverket att upphandla flygtrafik på linjerna för en kostnad om högst 105 miljoner kronor (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366). Riksdagen avsatte vidare efter regeringens förslag 75 miljoner kronor i syfte att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin (prop. 2019/20:187, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366).

Åtgärder beslutades också på EU-nivå med anledning av pandemin, exempelvis tillfälliga ändringar i Europarlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 av den 30 mars 2020 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, som innebär att flygbolag inte förlorar oanvända start- och landningstider.

Vidare har riksdagen under covid-19-pandemin, efter förslag från regeringen, fattat beslut om kreditgarantier eller en låneram till SAS-koncernen om 1,5 miljarder kronor (prop. 2020/21:208, bet. 2020/21:FiU52, rskr. 2020/21:419).

På EU-nivå kan särskilt förhandlingarna rörande det s.k. 55-procentspaketet nämnas, där en preliminär överenskommelse nåddes i december 2022 mellan rådet och Europaparlamentet i flygdelarna av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Lagstiftningen – Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem – antogs formellt i maj 2023. Våren 2023, under det svenska ordförandeskapet i EU:s ministerråd, nåddes vidare en preliminär överenskommelse mellan rådet och Europaparlamentet om hållbara flygbränslen (Refuel EU Aviation) och den aktuella EU-förordningen – Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport beslutades formellt i september 2023. EU-lagstiftningen om hållbara flygbränslen syftar till att säkerställa lika villkor för användning och leverans av hållbara

flygbränslen. Vidare beslutades under hösten 2022 en EU-förordning som ger möjligheter till flygbolag och flygplatser att anpassa sig till de negativa effekterna av epidemiologiska situationer (t.ex. covid-19-pandemin) och militära angrepp (Europaparlamentets och rådets förordning [EU] 2022/2038 av den 19 oktober 2022 om ändring av rådets förordning [EEG] nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid unionens flygplatser på grund av en epidemiologisk situation eller militär aggression).

I november 2023 höll infrastruktur- och bostadsministern ett dialogmöte med aktörer om hur luftfartens konkurrenskraft kan stärkas.

Efter regeringens förslag i vårändringsbudgeten för 2024 ökades anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 1 035 miljoner kronor för att i möjligaste mån undvika kraftiga avgiftshöjningar för flygbolagen som annars hade varit nödvändiga inom det gemensamma avgiftsutjämningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS-systemet) (prop. 2023/24:99 utg.omr. 22, bet. 2023/24:FiU21, rskr. 2023/24:25). Vidare har riksdagen efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 beslutat att avskaffa flygskatten från och med 1 juli 2025 (prop. 2024/25:1 volym 1b avsnitt 12.18 s. 331–340, bet. 2024/25:FiU1, rskr. 2024/25:49).

Den 20 maj 2025 fick en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas (LI2025/01033). Uppdraget redovisades den 8 maj 2026 i promemorian Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11).

Den 28 maj 2025 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion (dir. 2025:55). Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026.

Därutöver har riksdagen, efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026, beslutat om åtgärder för att förbättra luftfartens konkurrenskraft dels genom att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*, som bl.a. används för bidrag till kommuner för driftstöd till icke-statliga flygplatser, höjs med 318 miljoner kronor fr.o.m. 2026, dels genom en höjning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 10 miljoner kronor för arbetet med att förbättra förutsättningarna för fler direktlinjer till Sverige och Stockholm-Arlanda (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 3.5.6 s. 65–66 och avsnitt 3.5.12 s. 76–77, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127).

Därtill har regeringen för perioden juli–december 2026 helt satt ner avgiften som tas ut av flygföretagen i det gemensamma avgiftsutjämningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS-systemet) efter att riksdagen, efter regeringens förslag beslutat om ökat anslag 1:12 *Transportstyrelsen* med 400 miljoner kronor för att täcka flygplatshavarnas kostnader i GAS-systemet (prop. 2025/26:275, bet. 2025/26:FiU47, rskr. 2025/26:428). Slutligen fattade regeringen den 18 juni 2026 beslut om en strategi för att stärka luftfartens konkurrenskraft. I strategin redogörs bland annat åtgärder som genomförts under året. Regeringen anser mot bakgrund av genomförda och redovisade åtgärder att tillkännagivandena är tillgodosedda och slutbehandlade.

Arbetet med att utveckla det civila försvaret och stärka krisberedskapen har fortsatt

Riksdagen har efter regeringens förslag beslutat om totalförsvarets inriktning för perioden 2025–2030, vilket är den kraftfullaste förstärkningen av totalförsvaret sedan

kalla kriget (prop. 2024/25:34, bet. 2024/25:FöU2, rskr. 2024/25:90). Under 2025 har fortsatta satsningar och åtgärder genomförts inom det civila försvaret. Enligt den parlamentariska överenskommelsen om finansiering av försvaret och stöd till Ukraina får tillskott till försvaret som lånefinansieras maximalt uppgå till 300 miljarder kronor. Av dessa får högst 50 miljarder kronor användas för investeringar i fysisk infrastruktur och lagerhållning av livsmedel, läkemedel och drivmedel som en del av det civila försvaret. En väl fungerande och ändamålsenlig transportinfrastruktur är central för att upprätthålla samhällets funktionalitet vid höjd beredskap och ytterst krig. Under året har Trafikverket i samråd med Försvarsmakten, andra berörda myndigheter och näringslivet fortsatt att förbereda ytterligare åtgärder avseende investeringar i transportinfrastruktur som är prioriterade för det militära försvaret, vilket också ökar totalförsvarsförmågan.

Trafikverket, som har en viktig roll för samhällets krisberedskap och totalförsvaret, är beredskapsmyndighet och även sektorsansvarig myndighet för beredskapssektor Transporter. En sektorsansvarig myndighet ska inom sin beredskapssektor leda arbetet med att samordna åtgärder inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Den ska också driva på arbetet inom beredskapssektorn, stödja beredskapsmyndigheterna samt verka för att uppgifter och roller inom beredskapssektorn tydliggörs

Det är viktigt att transportinfrastrukturen fungerar oavsett vilket samhällstillstånd som råder. För att kunna jobba förebyggande och klara av allvarliga händelser har Trafikverket under året fortsatt sitt arbete för att minska sårbarheten i transportsystemet och att stärka sin förmåga att hantera kriser tillsammans med andra aktörer. Viktiga delar i detta arbete är att verka för en god operativ förmåga vilket bland annat omfattar att utbilda och öva personal som ska vara redo att agera vid kriser. Några exempel på arbete som har genomförts inom beredskapssektor Transporter under 2025 är stärkt reparationsberedskap av vägar, järnvägar och farleder. Vidare har fortsatt arbete bedrivits för att bygga upp en robust flygtrafiktjänst och tågtrafikledning. Även ökad lagerhållning av kritiska reservdelar och komponenter samt stärkt fysiskt skydd av anläggningar och lokaler har genomförts.

Trafikverket utgör även en del av det nordiska samarbetet för bättre transportberedskap och ingår i det nordiska samarbetet Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). Trafikverket ansvarar för att samordna det svenska deltagandet. Inom NTPC har länderna enats om en plan för att stärka den gemensamma nordiska beredskapen inom transportområdet. Fokus under 2025 har varit att utveckla en gemensam strategi för ökad samsyn och samarbete mellan de nordiska länderna om hur gränsöverskridande transporter ska stärkas gällande beredskap och motståndskraft ur ett planeringsperspektiv. I februari 2026 lämnades strategin till berörda departement i de nordiska länderna. Fokus strategin är att stärka den nordiska transportberedskapen genom att bl.a. förbättra gränsöverskridande förbindelser, stärka militär rörlighet, och stödja säkra och robusta försörjningskedjor.

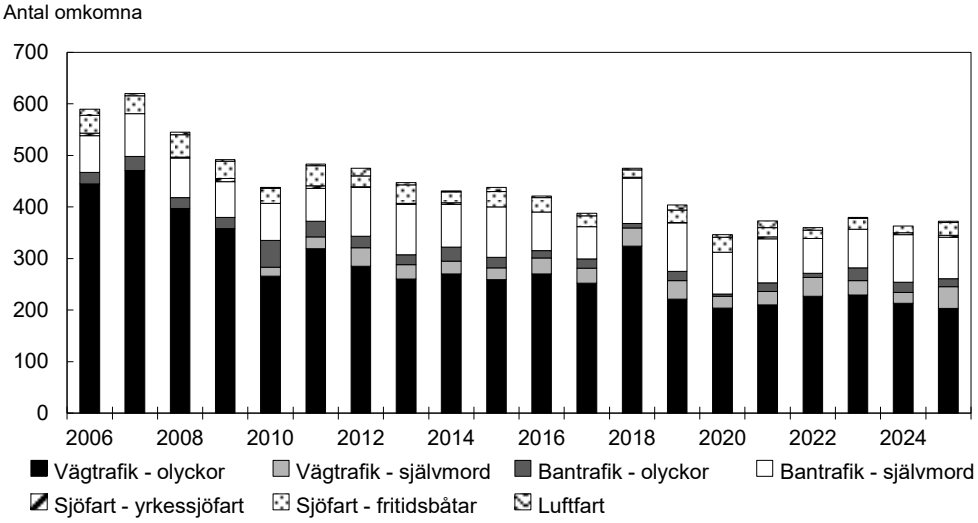
4.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken

Sett över alla trafikslag omkom sammantaget 372 personer 2025 i trafiken, varav 250 personer i olyckor och 122 i konstaterade självmord, se diagram 4.8. Detta var 9 personer fler än under 2024. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 37 procent. Sett till andelen av samtliga omkomna i trafiken stod vägtrafiken under 2025 för 65 procent och bantrafiken för 27 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 över-

representerade bland de omkomna i transportsystemet. I de fall det finns könsuppdelad statistik att tillgå redovisas dessa uppgifter i anslutning till respektive trafikslag.

Diagram 4.8 Antalet omkomna i de olika trafikslagen



Källa: Trafikanalys.

Minskning av antalet omkomna i vägtrafiken

Under 2025 omkom 203 personer av olyckor i vägtrafiken, vilket är 10 personer (5 procent) färre jämfört med 2024. Därmed var 2025 det år med lägst antal omkomna som har uppmätts sedan andra världskrigets slut. Näst lägst antal omkomna var pandemiåret 2020, med 204 personer. 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 2025 stod gruppen skyddade trafikanter för ungefär 53 procent av de omkomna.

Bland de omkomna i olyckor har andelen män under de senaste tio åren varit i genomsnitt 76 procent och andelen kvinnor 24 procent. Under 2025 omkom 144 män och 59 kvinnor i vägtrafiken.

Det antal svårt skadade som rapporteras av polisen var 1 529 personer 2025, jämfört med 1 597 personer 2024. Det finns inga uppgifter om allvarligt skadade och mycket allvarligt skadade för de senaste åren från sjukvården.

Minskning av antalet omkomna i bantrafiken

I bantrafiken omkom under 2025 totalt 96 personer, varav 16 personer i olyckor och 80 genom självmord. Detta är en minskning med 16 personer jämfört med 2024.

Självmorden har sedan 2006 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt utgör männen 78 procent av de omkomna i olyckor och självmord sammantaget, och andelen omkomna kvinnor utgör 22 procent.

Bantrafiken är ett trafikslag där de omkomna i olyckor och genom 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.

Ökning av antalet omkomna i luftfarten

Antalet omkomna i luftfarten varierar mycket över åren. Under perioden 2010–2025 omkom totalt 82 personer inom luftfarten, i snitt 5 personer per år. Sedan 2016 har ingen omkommit inom linjefart och icke regelbunden trafik. Inte heller under 2025 omkom någon inom linjefart och icke regelbunden trafik, medan 2 personer omkom i det övriga flyget (privatflyg), jämfört med 0 personer året innan.

Under 2025 rapporterades att 5 personer hade skadats allvarligt inom luftfarten, vilket var lika många som året innan. Uppgifter om kön på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.

Ökning av antalet omkomna i sjöfarten

Redovisningen av antalet omkomna i sjöfarten är fördelad mellan yrkessjöfarten och fritidssjöfarten. Inom yrkessjöfarten omkom 4 personer på svenska vatten under 2025, vilket är samma nivå som året innan. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden sedan beslut om etappmål för trafiksäkerhet. Det finns inga uppgifter om kön på de omkomna.

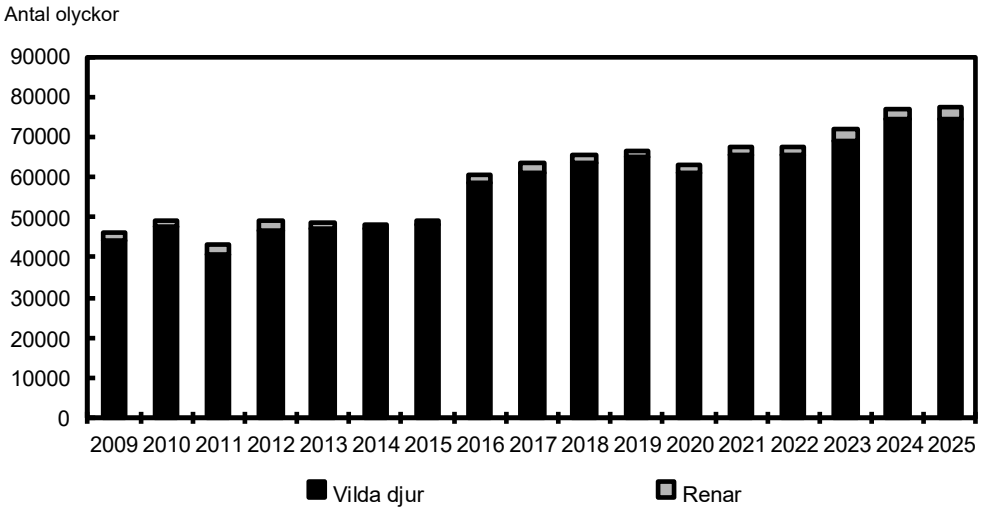
I fritidssjöfarten omkom 25 personer under 2025, i jämförelse med 13 personer året innan. Av de omkomna under 2025 var en kvinna, övriga var män. För perioden 2006–2025 har 95 procent av de omkomna varit män.

Antalet vilt- och renolyckor fortsätter öka men i lägre takt

De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009 och uppgick under 2025 till ca 77 700 olyckor vilket är en ökning med ca 500 olyckor jämfört med föregående år, se diagram 4.9. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2025 det högsta sedan målen antogs, men ökningstakten var lägre än tidigare. 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 2025 till 50 674 stycken vilket var en liten minskning jämfört med 2024. Det innebär att det under året 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 kan förklara det ökade antalet viltolyckor.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2025 till 7 083 djur vilket är en marginell minskning jämfört med förra året. Rapporteringen omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur.

Diagram 4.9 Antal viltolyckor på väg och järnväg med vilt respektive ren



Anm.: Diagrammet visar antalet viltolyckor, antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor.
Källa: Viltolycksrådet och Trafikverket.

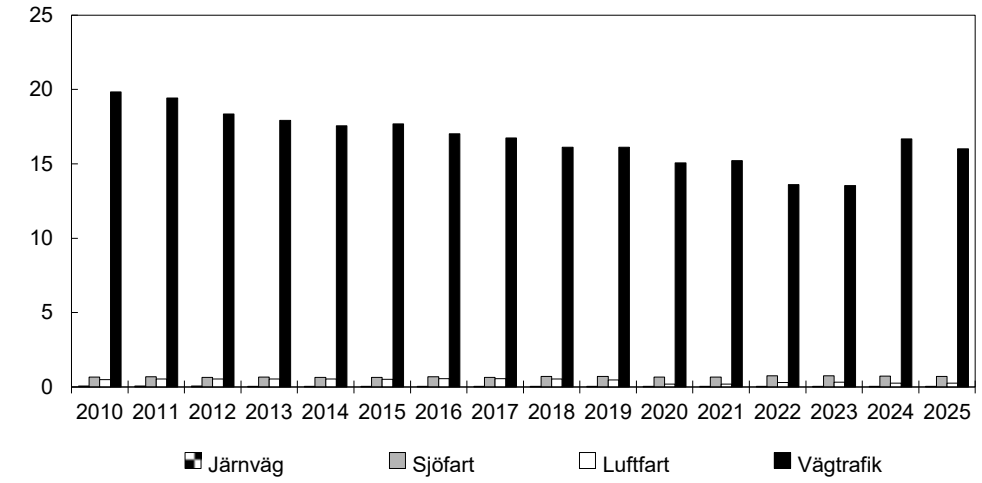
Växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg

Riksdagen har beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket minskade utsläppen från inrikes transporter med ca 4 procent 2025 jämfört med 2024. Utsläppsminskningen beror framför allt på ökad reduktionsplikt och ökad elektrifiering. Jämfört med 2010 har utsläppen minskat med ca 19 procent, se diagram 4.10. Under perioden 2010 till 2024 har Sveriges utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter haft en gynnsammare utveckling jämfört med EU som helhet, se diagram 4.11. Slutliga siffror över växthusgasutsläppen 2025 redovisas av Naturvårdsverket i december 2026.

Under 2025 var ca 61 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara, dvs. elbilar och laddhybrider, vilket är en ökning jämfört med 2024 då andelen uppgick till 57 procent. Andelen laddbara fordon i personbilsflottan uppgick vid slutet av 2025 till ca 16 procent (13 procent 2024). Andelen nyregistrerade elbilar av den totala nyregistreringen av fordon ökade under 2025 till ca 35 procent jämfört med 34 procent under 2024. Den ökande andelen laddbara bilar i nybilsregistreringen bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar minskade under 2025 till 54 gram/kilometer. År 2024 var utsläppen 59 gram/kilometer. Bland lätta och tunga lastbilar ökade andelen nyregistrerade fordon som enbart drivs med el under 2025 jämfört med 2024. Lätta lastbilar ökade till 23 procent (21 procent 2024) och tunga lastbilar till 15 procent (7 procent 2024). Ungefär två tredjedelar av de nyregistrerade tunga ellastbilarna ingick i segmentet 3,5–4,25 ton som sedan juli 2024 får framföras av den som innehar körkort med behörighet B. Andelen nyregistrerade elbussar ökade till 43 procent av det totala antalet nyregistrerade bussar, jämfört med 28 procent 2024. Se även utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur samt utgiftsområde 21 Energi.

Diagram 4.10 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter

Miljoner ton CO2-ekvivalenter

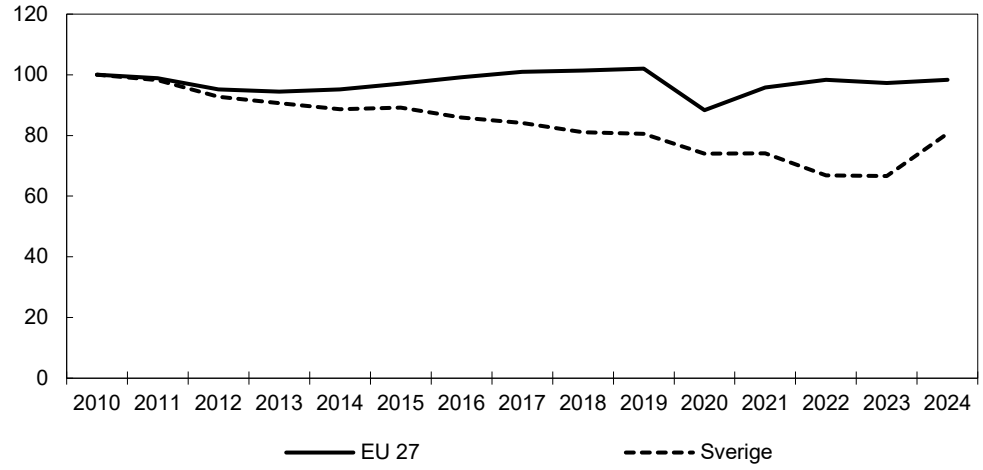


Anm.: Preliminär statistik för 2025.

Källa: Naturvårdsverket.

Diagram 4.11 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter i relation till motsvarande utsläpp i EU som helhet (EU 27)

Index, utsläpp 2010 = 100



Källa: Eurostat.

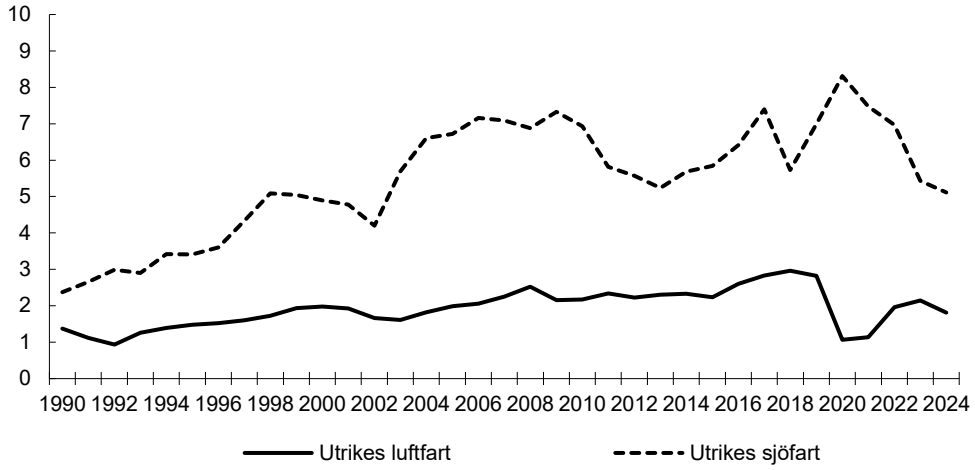
Utsläpp av växthusgaser från utrikes luftfart och sjöfart

Sverige har fortsatt varit aktivt inom EU och internationellt i syfte att minska luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan. International Maritime Organisation (IMO) godkände i april 2025 ett utkast till ändringar i Marine Pollution (MARPOL)-konventionen som introducerar det så kallade nettonollpaketet (IMO Net-Zero Framework). Syftet med nettonollpaketet är att den internationella sjöfarten ska nå nettonollutsläpp av växthusgaser till eller omkring 2050. Nettonollpaketet togs upp för slutgiltigt antagande i oktober 2025 men en överenskommelse kunde inte nås och mötet ajournerades vilket innebär att beslutet om att anta paketet skjuts upp i ett år.

Det finns inga preliminära beräkningar från Naturvårdsverket för 2025 för utrikes luftfart och sjöfart. I diagram 4.12 redovisas därför data fram till 2024 då utsläppen från utrikes luftfart var ca 36 procent lägre och utrikes sjöfart ca 27 procent lägre än före pandemin (2019).

Diagram 4.12 Utsläpp av växthusgaser från utrikes luftfart och sjöfart

Miljoner ton CO2-ekvivalenter



Källa: Naturvårdsverket.

Transporter påverkar människors hälsa och livsmiljö

Överskridanden av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Under 2025 uppmättes inga överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Sverige enligt preliminära 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 2025 överskreds miljökvalitetsnormen och därmed EU:s gränsvärde i Skellefteå, Visby och Västerås enligt preliminära data från Naturvårdsverket.

Buller är ett fortsatt problem

Ihållande 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.

Cirka 48 000 bostäder utsätts för bullernivåer som är högre än de nivåer där Trafikverket vidtar bullerdämpande åtgärder vid befintliga vägar och järnvägar. Av dessa beräknas 32 000 bostäder ha höga bullernivåer inomhus och ca 16 400 bostäder beräknas ha höga bullernivåer utomhus på uteplatser. Även ca 150 skol- eller förskolemiljöer bedöms ha betydande brister till följd av trafikbuller utomhus.

Trafikverket genomförde 2025 bulleråtgärder för ca 5 400 personer längs statliga vägar och järnvägar. Det är något fler bulleråtgärder än 2024 då åtgärder för 4 500 personer längs statliga vägar och järnvägar genomfördes.

Fysiskt aktiva transporter

Fysiskt aktiva transporter, dvs. resande som t.ex. görs 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 drygt 3 procent under 2025. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva

transportsätt mer än 30 minuter per dag var 12 procent samma år. Det är en ungefär lika stor andel som det har varit under senaste åren. Sett över en längre tidsperiod har andelen dock minskat för såväl vuxna som barn.

I regleringsbrevet för budgetåret 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer kring förutsättningarna för aktiva transporter för att genom vägledningar och exempel stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner. Uppdraget har fortsatt under 2025.

Under 2025 byggdes 41 kilometer ny statlig gång- och cykelväg, föregående år byggdes 57 kilometer. 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 4.3.4 samt närmare 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 andel persontransporter för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Naturmiljö och kulturlandskap

Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte på ett avgörande sätt under 2025 jämfört med 2024.

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. Inventeringar gjorda under 2025 visar på en fortsatt utbredning av invasiva främmande arter. Fler artrika miljöer i den svenska transportinfrastrukturen bedöms vara påverkade av invasiva främmande arter än förra året, ca 58 procent (46 procent 2024). Under 2025 har Trafikverket fortsatt att genomföra åtgärder för artrika miljöer, dock i en något lägre takt än den höga nivån för 2024 och fortsatt arbetet med utveckling och implementering av nya metoder för att t.ex. bekämpa invasiva främmande arter. Andra åtgärder som har genomförts under året är arbete med faunapassager och alléer samt restaurering 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 miljökvalitetsmålet Giftfri miljö. Under 2025 har Trafikverket arbetat vidare med flera projekt i olika faser samt fokuserat särskilt på att göra bedömningar kring om marken kan klassas som acceptabel och då nyttjas utifrån känslig, mindre känslig eller platsspecifik markanvändning. Trafikverket genomförde under 2025 knappt 270 undersökningar och ca 45 efterbehandlingar. Knappt 265 områden bedömdes sakna behov av efterbehandling och omkring 110 nya områden inventerades. Trafikverket har även avtal med bolag om den s.k. miljögarantin, inom vilken flera projekt har slutförts under året. Totalt uppgick kostnaderna för förorenade områden 2025 till ca 161 (243) miljoner kronor fördelat på 69 (71) miljoner kronor för Trafikverket och 92 (172) miljoner kronor för ersättning enligt miljögarantin (2024 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 2024, som är det senaste rapporterade året, var lägre än året innan och även den lägsta nivån sedan observationerna startade 1989.

4.3.4 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 4.2.

Tabell 4.2 Anvisade anslagsramar för perioden 2022–2033

Miljoner kronor[1]

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 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*.

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

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

Medel för investeringar tillkommer därutöver från bl.a. medfinansiering och EU-finansiering. Medfinansiering uppgick 2025 till 1 741 miljoner kronor, varav 1 347 miljoner kronor från kommuner, 226 miljoner kronor från regioner samt 168 miljoner kronor från andra aktörer. Utbetalningarna från EU-kommissionen uppgick 2025 till 572 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling. De största utbetalningarna till Trafikverket var 154 miljoner kronor för objektet

Hallsberg–Degerön, 134 miljoner kronor för Pioneer DAC Trains och 130 miljoner kronor för objektet Hamnbanan i Göteborg.

Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 4.3. Den totala investeringsvolymen för 2025 minskade med ca 2 miljarder kronor jämfört med 2024 (-4,9 procent).

Tabell 4.3 Verksamhetsvolym för statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering

Miljoner kronor[1]

	Nationella planen för perioden 2022–2033			
År	2022	2023	2024	2025
Nationell plan, verksamhetsvolym statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Järnväg	20 638	21 062	20 490	20 698
varav namngivna objekt	18 962	19 188	18 614	18 437
Väg	14 139	14 482	15 143	14 804
varav namngivna objekt	9 973	10 764	11 028	9 202
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfartsverket[2]	432	1 060	1 583	1 228
varav namngivna objekt	396	1 036	1 562	1 211
Luftfart, inkl. statlig medfinansiering[3]	46	42	11	49
varav namngivna objekt	0	0	0	0
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 409	2 273	2 678	3 141
Miljöåtgärder[4]	999	1 052	1 013	1 100
Planering investeringsåtgärder	129	142	155	137
Utbetalning av bidrag, stöd och statlig medfinansiering	4 170	4 387	4 677	3 495
varav investeringar i nationell och regional plan	3 519	3 834	4 240	3 000
varav stadsmiljöavtal	651	553	440	495
Summa nationell plan, verksamhetsvolym	36 870	38 688	39 546	36 622
Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Namngivna objekt	1 003	1 044	1 121	1 913
Trimnings- och miljöåtgärder	851	923	833	897
Statlig medfinansiering	713	638	655	683
Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar	2 567	2 605	2 619	3 493
Totalt nationell plan och länsplaner	**39 437**	**41 293**	**42 165**	**40 115**

[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.

[3] Avser miljögarantier samt sanering av förorenad mark.

[4] Inklusive bidragsutbetalningar.

Källa: Trafikverkets årsredovisning samt kompletterande underlag från Trafikverket.

Uppföljning av objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2024–september 2025

Under perioden oktober 2024–september 2025 öppnades 25 objekt för trafik, se tabell 4.4.

Tabell 4.4 Objekt öppnade för trafik under perioden oktober 2024–september 2025

Trafikslag	Plantyp	Objektsnamn
Väg	Nationell plan	E4 Sikeå–Gumsboda
Väg	Nationell plan	E4/E12 Umeå
Väg	Nationell plan	E45/väg 70 genom Mora steg 1–3
Väg	Nationell plan	Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder m.m.
Väg	Nationell plan	E18 Köping–Västjädra
Väg	Nationell plan	E4/E20 Tomteboda–Bredäng
Väg/järnväg	Nationell plan	Marieholmsbron och Göteborgs hamnbana
Väg	Nationell plan	Väg 40 Nässjö–Eksjö
Väg	Nationell plan	E4 Ljungby–Toftanäs
Väg	Nationell plan	E22 Lösen–Jämjö
Väg	Länsplan	Väg 83 Bollnäs–Röste
Väg	Länsplan	Väg 51 Kvarntorp–Almbro
Väg	Länsplan	Väg 41 Fritsla–Kråkered
Väg	Länsplan	Väg 27 Förbi Backaryd
Järnväg	Nationell plan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.
Järnväg	Nationell plan	Gävle hamn, järnvägsanslutning
Järnväg	Nationell plan	Kil–Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder
Järnväg	Nationell plan	Godsstråket Jakobshyttan–Degerön. Dubbelspår
Järnväg	Nationell plan	Kardonbanan till Händelö
Järnväg	Nationell plan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
Järnväg	Nationell plan	Åstorp–Hässleholm, 160 km/h
Järnväg	Nationell plan	Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår
Järnväg	Nationell plan	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
Järnväg	Nationell plan	Kapacitetsåtgärder i Skåne
Järnväg	**Länsplan**	**Lommabanan etapp 1**

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2025.

Av de objekt som öppnades för trafik under perioden har 21 av 25 objekt ökat i kostnad jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget har kostnaden för de objekt som öppnades för trafik ökat med 44 procent (motsvarande 13,3 miljarder kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med KPI-KS. Indexet 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 har fått en kostnadsökning fortsatt 21 stycken medan den sammantagna kostnadsökningen sjunker till 26 procent (8,8 miljarder kronor) jämfört med kostnaden i den nationella planen trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Tabell 4.5 Prognosutveckling för större pågående projekt i nationell plan 2022–2033

Miljarder kronor

Objekt	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	Kostnad1 enligt prognos 31 dec 2025
Ostlänken, nytt dubbelspår Järna–Linköping	91,4	91,4	91,4	91,4	94,1
Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälarbanan)	25,5	25,5	25,5	25,5	25,5
Förbifart Stockholm	41,7	41,7	41,7	51,6	51,6
Norrbotniabanan (Umeå)Dåva–Skellefteå[2]	15,7				17,9
Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår[2]	4,8			5,3	5,3
E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden[2]	2,5			2,9	3,0
Västsvenska paketet, väg- och järnvägsobjekt[2]	42,6				62,9
ERTMS – flera objekt[2]	30,5				30,5
Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassificering[2]	**7,6**			**10,4**	**10,4**

[1] Prisår 2021.

[2] Objekten Norrbotniabanan, Hallsberg–Åsbro, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden, Västsvenska paketet, ERTMS och Ny optoanläggning, har för ett eller flera år inte redovisats i Trafikverkets årsredovisning. Vissa uppgifter saknas därför.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2022–2025.

I tabell 4.5 redovisas uppföljning och prognos över kostnaderna för de största pågående namngivna investeringsobjekten i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 där Trafikverket är infrastrukturhållare. För sju av dessa objekt bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka jämfört med kostnaden i planen. De tre största ökningarna bedömer Trafikverket blir för objekten Västsvenska paketet (48 procent), Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät (37 procent), och Förbifart Stockholm (24 procent).

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 länsplaneupprättarna fastställt i sina länsplaner.

I tabell 4.6 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 4.6 Uppföljning för länsplaner för regional transportinfrastruktur perioden 2022–2033

Miljoner kronor

Region	Anslagsram enl. beslut om Nationell plan 2022–2033[1]	Planerad genomförandenivå 2022–2025	Procentuell andel genomfört under perioden 2022–2025	Procentuell andel genomfört för hela planperioden
Stockholm	9 832	3 303	49	16
Uppsala	1 901	656	44	15
Södermanland	1 148	590	85	37
Östergötland	1 680	587	41	14
Jönköping	1 581	626	45	17
Kronoberg	881	142	103	20
Kalmar	1 068	393	59	21
Gotland	257	106	31	12
Blekinge	610	284	103	42
Skåne	5 095	1 723	71	24
Halland	1 364	488	39	13
Västra Götaland	7 339	2 785	57	21
Värmland	1 151	334	87	26
Örebro	1 181	368	115	37
Västmanland	949	351	43	15
Dalarna	1 294	169	195	32
Gävleborg	1 093	327	70	22
Västernorrland	1 020	208	110	26
Jämtland	598	40	118	11
Västerbotten	1 054	340	44	14
Norrbotten	**931**	**40**	**283**	**20**

[1] Anslagsramar anges i 2021 års prisnivå.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2025.

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. De medel som avsätts för drift och underhåll har ökat kraftigt under senare år. Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten under 2025 och hur det förhåller sig till tidigare år framgår av tabell 4.7.

Tabell 4.7 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Drift och underhåll av vägar	11 978	12 207	13 250	14 317	15 813	18 760
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 242	1 484	1 533	1 670	1 850	2 165
Bidrag för drift av enskild väg	1 273	1 308	1 309	1 328	1 613	1 783
Drift, underhåll och trafikledning järnväg	12 605[1]	14 784[2]	14 764	13 636	15 698	18 094
Totalt	**27 098**	**29 783**	**30 856**	**30 951**	**34 974**	**40 802**

[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 2025 ökade verksamhetsvolymen för vägunderhåll jämfört med föregående år. Medlen har främst använts till beläggnings- och vägutrustningsarbeten. Trafikverket har även utökat verksamheten inom underhåll av broar, grusvägar samt avvattning. Jämfört med 2024 har mindre medel använts för vinterunderhåll, vilket främst förklaras av en mild vårvinter. Däremot har ett antal väderhändelser påverkat arbetet. Särskilt förtjänar skyfallet i Västernorrland den 6–7 september samt stormen Johannes, som inträffade i mellandagarna, att nämnas.

Vid de kraftiga skyfallen i Västernorrland skadades ett 40-tal vägar och en person förolyckades när en väg spolades bort. Trots de svåra förhållandena var merparten av vägarna inklusive väg 90 öppnade för trafik efter endast fem dagar. Stormen Johannes ledde till att stora mängder träd föll över vägar och elledningar vilket krävde flera åtgärder. Vägarna var framkomliga igen två dagar efter stormen. Sammantaget bedöms beredskap och samverkan under ovädren ha fungerat väl. Utöver att hantera akuta händelser arbetar Trafikverket även förebyggande för att successivt anpassa infrastrukturen till klimatförändringar.

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. Under 2025 ökade nedlagda kostnader för förebyggande beläggningsunderhåll med ca 65 procent jämfört med 2024. Största delen av ökningen avser de lågtrafikerade vägtyperna. Under året har flera stora åtgärder genomförts, t.ex. på väg E10 norr om Kiruna där Trafikverket har förbättrat vägens underbyggnad, byggt vägtrummor, dikat och lagt ny beläggning på 17 kilometer väg. På Vildmarksvägen norr om Vilhelmina i Västerbotten har förbättrad underbyggnad och ny beläggning lagts på 50 kilometer.

Tabell 4.8 visar hur många kilometer väg som har fått heltäckande respektive fläckvisa beläggningsåtgärder. Heltäckande åtgärder innebär ny beläggning på hela sträckan medan fläckvisa innebär att endast de sämsta delarna av sträckan åtgärdas. Heltäckande åtgärder håller oftast längre, upplevs som jämnare och är bättre för tillståndet på sikt, jämfört med fläckvisa åtgärder. En fläckvis åtgärd kan vara den mest långsiktigt kostnadseffektiva åtgärden, men enligt Trafikverket har fläckvisa åtgärder utförts på platser där en heltäckande åtgärd ofta hade varit långsiktigt bättre. Med mer medel kan andelen fläckvisa åtgärder successivt minska. Mängden heltäckande åtgärder ökade med 48 procent 2025 jämfört med 2024. Största delen av ökningen ligger på de lågtrafikerade vägtyperna. Förändringen beror på ökade medel till vägunderhållet under 2025.

Tabell 4.8 Åtgärdad väglängd, förebyggande beläggningsåtgärder för respektive vägtyp

Km per vägtyp

	Andel av total väglängd, procent	Trafikarbete, procent	2021	2022	2023	2024	2025
Vägar i storstadsområden	1	13	41	62	28	29	30
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	10	40	660 (25)	623 (40)	468 (88)	706 (83)	892 (107)
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	25	30	1 085 (327)	1 139 (334)	1 257 (713)	936 (511)	1 221 (358)
Övriga för näringslivet viktiga vägar	32	11	1 261 (1409)	1 023 (804)	841 (914)	735 (651)	1 268 (880)
Vägar som är viktiga för landsbygden	5	1	315 (151)	252 (45)	236 (89)	93 (87)	169 (106)
Övriga vägar	28	5	732 (1334)	891 (565)	567 (764)	535 (638)	903 (747)
Totalt	**100**	**100**	**4 094 (3 246)**	**3 990 (1 778)**	**3 397 (2 568)**	**3 034 (1 970)**	**4 483 (2 198)**

Anm.: Siffror utan parentes är väglängd som fått heltäckande beläggningsåtgärder och siffror inom parentes är väglängd som fått fläckvisa åtgärder. Det bör också noteras att här redovisades tidigare nedlagda kostnader per kvm åtgärdad vägyta. Trafikverket har fr.o.m. i år valt att förändra sin redovisning för att göra den mer användarfokuserad.
Källa: Trafikverket.

En väl fungerande vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten under vintermånaderna. Efter det stora stoppet som inträffade på väg E22 utanför Hörby 2024 har Trafikverket förbättrat beredskapen i vinterväghållningen ytterligare. Under 2024 och 2025 har Trafikverket arbetat med att förbättra vinterväghållningen, bl.a. till följd av ett regeringsuppdrag som omfattade att upprätta en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning. Vintern 2025 var som helhet mildare än en genomsnittlig vinter, vilket innebar mindre snö och drev än normalt. Kostnaden för vinterväghållning under 2025 var 2 179 miljoner kronor vilket är 430 miljoner kronor lägre än föregående år.

För att bibehålla eller återställa vägnätets robusthet och kapacitet 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 utförs 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. Under 2025 ökade mängden vägar som fått höjd bärighetsklass och tjälsäkringsåtgärder kraftigt, särskilt i de nordligaste och sydligaste delarna av landet. Sträckan statlig väg som åtgärdades var 1 110 kilometer under 2025, jämfört med 670 kilometer under 2024. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2025 ytterligare ca 3 000 kilometer väg för BK4. Totalt har nu drygt 47 300 kilometer statliga vägar öppnats för BK4.

Högre verksamhetsvolymer 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. Väderhändelser har påverkat även järnvägsnätet under året. Skyfallen i Västernorrland den 6–7 september ledde till omfattande påverkan. Banvallen spolades bort på flera platser, vilket resulterade i att två godståg spårade ur: ett söder om Skorped och ett

mellan Västeraspby och Långsele. Mycket höga vattenflöden i Västeraspby tillsammans med urspårningen i Skorped resulterade i att både stambanan genom Övre Norrland och Ådalsbanan drabbades av trafikstopp. Röjningsarbetena var omfattande och vägar behövde byggas till urspårningsplatserna, särskilt vid urspårningen söder om Skorped. Statens haverikommission utreder urspårningarna och en slutlig rapport väntas senare under 2026. Ådalsbanan söder om Västeraspby och Botniabanan öppnades för trafik den 15 september, Västeraspby–Långsele den 24 september och stambanan genom Övre Norrland den 1 oktober.

Trafikverkets verksamhetsvolym för drift och underhåll av den statliga järnvägen fortsatte att öka under 2025 jämfört med tidigare år. Det innebär att Trafikverket fortsatt har kunnat utföra fler underhållsåtgärder och 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 2025 till ca 2 600 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 2025–2028. Planen, som uppdateras årligen, utgår från den nationella planen för transportinfrastrukturen och Trafikverkets underhållsstrategier.

Förutsättningar i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 har varit 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 valts ut i branschsamverkan och är viktiga för person- och godstrafiken. Exempel på större reinvesteringar som har genomförts under 2025 är spårbyte på Malmbanan och Mälarbanan, växelbyte på Västra stambanan samt kontaktledningsbyte på sträckan Västra stambanan, Södra stambanan och Dalabanan. Även utbyte av spårväxlar och vägskyddsanordningar, reparation och ommålning av broar och tunnlar samt upprustning av ställverk utfördes under året.

Tabell 4.9 visar antalet kronor per tågkilometer för perioden 2020–2025 och antalet kronor per spårmeter för underhåll och reinvesteringar under 2025 (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 2025 var spår- och växelbyten i Mälardalsregionen och på Dalabanan samt kontaktledningsbytet Alingsås–Olskroken. Upprustningar på Uddevalla bangård samt påbörjade arbeten i den omfattande upprustningen av Sävenäs är orsak till att rangerbangårdar har högst kostnad per spårmeter 2025. År 2020 påverkades av en minskad trafikering på grund av covid-19-pandemin, vilket bidrog till att antalet kronor per tågkilometer var generellt högre det året.

Tabell 4.9 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Bantyp	Miljoner tågkilometer 2025	Andel, procent	Spårkilometer	Andel, procent	Kronor per spårmeter 2025	Kronor per tågkilometer 2020	2021	2022	2023	2024	2025
Storstad	40,1	24	1 386	9	1 235	49	38	29	32	29	43
Större stråk	67,9	41	4 491	30	734	24	31	45	40	39	49
Godstransporter och resandetrafik	41,8	25	4 401	30	1 003	54	43	60	62	90	106
Dagliga resor och arbetspendling	13,1	8	2 341	16	742	95	133	101	172	153	132
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,3	1	1 331	9	387	409	378	730	504	839	402
Ringa eller ingen trafik	0,0	0	330	2	52	0	0	0	0	0	0
Rangerbangårdar	1,0	1	330	2	1 403	662	1 004	656	636	596	466
Övriga bangårdar	0,0	0	210	1	1 214	0	0	0	0	0	0
Totalt	**165,4**	**100**	**14 820**	**100**	**837**	**50**	**51**	**58**	**61**	**68**	**75**

Källa: Trafikverket.

4.4 Den årliga revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har i revisionsberättelse för Transportstyrelsen för 2025 lämnat ett uttalande med reservation. Grunden för uttalandet är att finansieringsanalysen innehåller väsentliga fel i fördelningen av kassaflöden mellan avsnitten. Transportstyrelsen har därmed inte redovisat enligt bestämmelserna i 6 kap. 2 § förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Enligt 28 § myndighetsförordningen (2007:515) ska en myndighet redovisa för regeringen vilka åtgärder som vidtagits eller avser att vidtas med anledning av uttalandet med reservation i revisionsberättelsen. Transportstyrelsen har angett att de kommer att se över och stärka rutinerna för kvalitetssäkring av finansieringsanalysen för att minska identifierade sårbarheter. Parallellt med detta arbete kommer Transportstyrelsen att undersöka möjligheten att få undantag från kravet om att upprätta finansieringsanalys i årsredovisningen. Åtgärderna har, vid sammanträdet den 13–14 april 2026, redovisats för Transportstyrelsens styrelse som har noterat informationen och därefter lagt revisionsberättelsen till handlingarna.

Transportstyrelsen har därefter inkommit med en hemställan om att myndigheten ska medges undantag från bestämmelserna i 2 kap. 4 § andra stycket förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag om att årsredovisningen ska innehålla en finansieringsanalys (LI2026/01448). Regeringen avslutade hemställan utan åtgärd i samband med beslut om ändring av regleringsbrev (LI2026/01596).

4.5 Budgetförslag

4.5.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 4.10 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2025	Utfall	37 836 129	Anslagssparande
2026	Anslag	47 028 804[1]	Utgiftsprognos
2027	**Förslag**	**50 094 222**	
2028	Beräknat	56 101 165[2]	
2029	Beräknat	60 994 512[3]	

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[2] Motsvarar 55 528 280 tkr i 2027 års prisnivå.

[3] Motsvarar 59 032 222 tkr i 2027 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 tågfärjetrafik för Försvarsmaktens 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 4.11 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**46 386 804**	**46 386 804**	**46 386 804**
Pris- och löneomräkning[2]	405 908	891 604	1 967 007
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	3 301 510	8 822 756	12 640 702
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**50 094 222**	**56 101 165**	**60 994 512**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028–2029 är preliminär.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att de tidigare beräknade ökningar av anslaget som föreslagits till följd av riksdagens beslut om en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på

1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 fortsatt ska genomföras. Detta innefattar även andra justeringar på anslaget som beslutats med anledning av riksdagens beslut om propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt efterföljande budgetbeslut. Det gäller bl.a. hantering av EU-bidrag och den finansiella styrningen av Trafikverket. Därtill föreslås en omfördelning till följd av regeringens fastställelsebeslut om nationell plan. Anslaget ökas därför sammantaget med 928 090 000 kronor 2027 och beräknas öka med 4 893 978 000 kronor för 2028 och med 8 109 239 000 kronor fr.o.m. 2029.

Utifrån det allvarliga säkerhetspolitiska läget sker en omfattande upprustning av totalförsvaret. En oförändrad anslagsnivå riskerar att sakta ner uppbyggnaden av det civila försvaret och att nödvändig verksamhet inte ska kunna upprätthållas. Det innebär att den utbyggnad som riksdagen redan har beslutat om i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101) avseende åtgärder att stärka det civila försvaret inom transportinfrastrukturen kvarstår. Anslaget ökas därför med 121 000 000 kronor 2027 och beräknas öka med 112 000 000 kronor 2028 och med 142 000 000 kronor fr.o.m. 2029. Anslaget föreslås också öka för att påbörja investeringar för att stärka järnvägsnätet i syfte att tillgodose totalförsvarets behov och fortsätta en uppbyggnad av reservhamn Gotland. Anslaget ökas därför med 1 001 000 000 kronor 2027, beräknas öka med 2 483 000 000 kronor 2028, 2 939 000 000 kronor 2029, 5 097 000 000 kronor 2030, 4 270 000 000 kronor 2031, 418 000 000 kronor 2032 och med 94 000 000 kronor 2032.

Genom riksdagens beslut med anledning av vårändringsbudgeten för 2026 (prop. 2025/26:99 utg.omr. 22, bet. 2025/26:FiU21, rskr. 2025/26:353) flyttades medel för att stärka det fysiska skyddet för flygplatser till anslaget som har ett ändamål som omfattar utgifter för anskaffning och förvaltning av markbaserad navigeringsutrustning för flygplatser, för att nödvändig verksamhet ska kunna upprätthållas. Medel för utgifter för anskaffning och förvaltning av markbaserad navigeringsutrustning för flygplatser omfördelas från anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* på samma sätt som i beslutet i vårändringsbudgeten. Anslaget ökas därför med 45 000 000 kronor 2027 och beräknas öka med 91 000 000 kronor 2028 och med 20 000 000 kronor fr.o.m. 2029.

I enlighet med de principer som tillämpas vid utformningen av denna proposition återförs medel som tillfälligt under 2026 minskade anslagsnivån avseende en engångsbesparing för ett nytt system för tågtrafikledning. Anslaget ökas därför med 1 210 420 000 kronor fr.o.m. 2027.

Lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter började gälla fullt ut i maj 2022 och de ökade kostnaderna för förslaget finansieras från detta anslag. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98) minskades därför anslaget med 13 700 000 kronor 2022, 7 000 000 kronor 2023, 4 000 000 kronor per år 2024–2025, 3 000 000 kronor 2026 och 2 000 000 kronor 2027. Anslaget ökar därför med 1 000 000 kronor fr.o.m. 2027.

Regeringen föreslår att 50 094 222 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 56 101 165 000 kronor respektive 60 994 512 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 192 980 409 000 kronor 2028–2050.

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 Europeiska försäkrings- och tjänstepensionsmyndigheten (European Insurance and Occupational Pensions Authority, EIOPA.

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2023/00651 m.fl.) ingår ett stort antal byggprojekt, såsom Malmbanan, Ostkustbanan, Stockholm–Oslo, Stockholmsområdet, Västra stambanan, Riksväg 40 samt Södra stambanan. 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 2027 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 192 980 409 000 kronor 2028–2050.

Tabell 4.12 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030 – 2050
Ekonomiska åtaganden vid årets början	98 360 327	96 070 700	147 051 460			
Nya ekonomiska åtaganden	23 028 831	69 449 839	76 943 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-23 886 803	-24 980 090	-31 773 752	-42 593 420	-36 897 035	-112 730 253
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-1 431 655	6 511 011				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	96 070 700	147 051 460	192 220 708			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**161 340 000**	**164 861 000**	**192 980 409**			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

Medfinansiering av statens transportinfrastruktur

Regeringens förslag

Investeringar eller åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 vars kostnader överstiger 150 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner och andra externa aktörer upp till en total ram om högst 15 400 000 000 kronor under planperioden.

Investeringar eller åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 vars kostnader understiger 150 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner och andra externa aktörer upp till en total ram om högst 4 300 000 000 kronor under planperioden.

Investeringar eller åtgärder i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 får finansieras genom bidrag från kommuner och andra externa aktörer upp till en total ram om högst 3 800 000 000 kronor under planperioden.

Skälen för regeringens förslag

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

Regeringen fastställde den 24 april 2026 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2023/00651 m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. Investeringar och åtgärder, där kostnaden överstiger 150 000 000 kronor, i den nationella planen, för vilka regeringen har beslutat om byggstart, får finansieras genom bidrag från kommuner och andra externa aktörer upp till högst 15 400 000 000 kronor.

Trafikverket ansvarar vidare för att genomföra åtgärder i nationell plan där byggkostnaden understiger 150 000 000 kronor samt att genomföra åtgärder som fastställts i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Regeringen föreslår att vid byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansiering ske genom bidrag från kommuner, regioner eller företag om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen och byggkostnaden för respektive åtgärd understiger 150 000 000 kronor eller avser åtgärder enligt länsplanerna. Det högsta beloppet för medfinansiering genom bidrag till åtgärder i den

nationella planen med byggkostnad understigande 150 000 000 kronor får uppgå till högst 4 300 000 000 kronor. Det högsta beloppet för medfinansiering genom bidrag av åtgärder som genomförs enligt länsplanerna får uppgå till högst 3 800 000 000 kronor.

Förskottering av statens transportinfrastruktur

Regeringens förslag

Investeringar eller åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 vars kostnader överstiger 150 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner och andra externa aktörer upp till en total ram om högst 700 000 000 kronor under planperioden.

Investeringar eller åtgärder i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 vars kostnader understiger 150 000 000 kronor får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner och andra externa aktörer upp till en total ram om högst 300 000 000 kronor under planperioden.

Investeringar eller åtgärder i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 får finansieras genom förskottering (räntefria lån) från kommuner och andra externa aktörer upp till en total ram om högst 500 000 000 kronor under planperioden.

Skälen för regeringens förslag

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

Regeringen fastställde den 24 april 2026 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2023/00651 m.fl.). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. Investeringar och åtgärder i den nationella planen, där kostnaden överstiger 150 000 000 kronor och för vilka regeringen har beslutat om byggstart, får finansieras med medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner och andra externa aktörer upp till högst 700 000 000 kronor.

Trafikverket ansvarar vidare för att genomföra åtgärder i nationell plan där byggkostnaden understiger 150 000 000 kronor samt att genomföra åtgärder som fastställts i länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Regeringen föreslår att vid byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansiering ske med medel som räntefritt lånas in till staten från kommuner och andra externa aktörer om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen och byggkostnaden för respektive åtgärd understiger 150 000 000 kronor eller avser åtgärder enligt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för 2026–2037. Det högsta beloppet för medel som räntefritt lånas in till staten till åtgärder i den nationella planen med byggkostnad understigande 150 000 000 kronor får uppgå till högst 300 000 000 kronor. Det högsta beloppet för medel som räntefritt lånas in till staten för åtgärder som genomförs enligt länsplanerna får uppgå till högst 500 000 000 kronor.

Låneram för samhällsinvesteringar

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att för 2027 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. blendingutlysningar inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, 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 omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 4.14 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 2026–2037 (LI2026/00792 m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2026–2037 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 Sverigeförhandlingen 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 planperioden 2026–2037 som uppgår till 1 171 miljarder kronor.

Tabell 4.13 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts-område	Myndighet	Beslutade låneramar 2025[1]	Skuld 2025-12-31	Beslutade låneramar 2026[1]	Begärda låneramar 2027	Beräknad amortering 2027	Beräknad nyupplåning 2027
22	Trafikverket	75 337 475	70 892 151	77 007 603	77 007 603	1 525 905	3 958 863
	Summa	**75 337 475**	**70 892 151**	**77 007 603**	**77 007 603**	**1 525 905**	**3 958 863**

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

Tabell 4.14 Beräknad nettoupplåning för respektive år för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2025-12-31	2026	2027	2028	2029	2030	Utgående balans 2037[1]
Broinvesteringar	9	-1	-1	-1	-1	-1	0
El- och Tele anläggningar	4 263	-186	-186	-186	-186	-186	2 031
E6 Svinesunds-förbindelsen och Tullstation	35	-35	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	2 203	-240	-240	-240	-240	-240	0
Prioriterade järnvägsprojekt	9 074	-617	-617	-617	-617	-617	1 670
Botniabanan	10 235	-426	-426	-426	-426	-426	5 123
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	15	5	16	-2	-2	18
Delsumma investeringar som lånefinansierats	**25 819**	**-1 490**	**-1 465**	**-1 454**	**-1 472**	**-1 472**	**8 842**
E4 Sundsvall	787	-37	-38	-39	-32	-33	298
Rv 50 Motala-Mjölby	295	-18	-15	-16	-13	-14	89
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	**1 082**	**-55**	**-53**	**-55**	**-45**	**-47**	**387**
Västsvenska infrastrukturpaket väg	178	0	0	0	0	-178	0
Västsvenska infrastrukturpaket bana	12 732	302	317	2 840	3 451	-3 598	1 338
Skurubron	842	-6	-24	-37	-32	-33	454
Investeringar i Stockholmsregionen	30 238	3 634	3 642	3 352	2 348	3 822	55 985
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	**43 990**	**3 930**	**3 935**	**6 155**	**5 767**	**13**	**57 777**
Summa	**70 891**	**2 385**	**2 417**	**4 646**	**4 250**	**-1 506**	**67 006**

[1] Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2025–2030 samt 2037. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2031 till -7 994 miljoner kronor, 2032 till -1 825 miljoner kronor, 2033 till 936 miljoner kronor, 2034 till -2 635 miljoner kronor, 2035 till 2 066 miljoner kronor, 2036 till -3 861 miljoner kronor och 2037 till - 2 764 miljoner kronor.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

Tabell 4.15 Beräknad låneskuld för respektive år för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2037[1]
Broinvesteringar	9	8	7	6	5	4	0
El- och Tele anläggningar	4 263	4 077	3 891	3 705	3 519	3 333	2 031
E6 Svinesunds-förbindelsen och Tullstation	35	0					
Prioriterade vägprojekt	2 203	1 963	1 723	1 483	1 243	1 003	0
Prioriterade järnvägsprojekt	9 074	8 457	7 840	7 223	6 606	5 989	1 670
Botniabanan	10 235	9 809	9 383	8 957	8 531	8 105	5 123
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	0	15	20	36	34	32	18
Delsumma investeringar som lånefinansierats	**25 819**	**24 329**	**22 864**	**21 410**	**19 938**	**18 466**	**8 842**
E4 Sundsvall	787	750	712	673	641	608	298
Rv 50 Motala-Mjölby	295	277	262	246	233	219	89
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	**1 082**	**1 027**	**974**	**919**	**874**	**827**	**387**
Västsvenska infrastrukturpaket väg	178	178	178	178	178	0	0
Västsvenska infrastrukturpaket bana	12 733	13 035	13 352	16 192	19 643	16 045	1 339
Skurubron	842	836	812	775	743	710	454
Investeringar i Stockholmsregionen	30 238	33 872	37 514	40 866	43 214	47 036	55 985
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	**43 991**	**47 921**	**51 856**	**58 011**	**63 778**	**63 791**	**57 778**
Summa	**70 892**	**73 277**	**75 694**	**80 340**	**84 590**	**83 084**	**67 007**

[1] Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2025–2030 samt 2037. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2031 till 75 090 miljoner kronor, 2032 till 73 266 miljoner kronor, 2033 till 74 202 miljoner kronor, 2034 till 71 568 miljoner kronor, 2035 till 73 633 miljoner kronor och 2036 till 69 771 miljoner kronor.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

Tabell 4.16 Anslagsbehov respektive år för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	Utfall 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2037[1]
Lån i Riksgäldskontoret							
Räntor vägar	4	50	50	50	45	45	1
Amorteringar vägar	243	240	240	240	240	240	45
Räntor järnväg	287	274	294	297	326	345	164
Amortering järnväg	766	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan	115	235	244	268	281	267	168
Amortering Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429
Ränta Arlandabanan Villkorslån	10	19	20	23	26	26	26
Total anslagsbelastning	**1 854**	**2 050**	**2 080**	**2 110**	**2 150**	**2 155**	**1 636**

[1] Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2025–2030 samt 2037. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2031 till 1 830 miljoner kronor, 2032 till 1 790 miljoner kronor, 2033 till 1 750 miljoner kronor, 2034 till 1 710 miljoner kronor, 2035 till 1 670 miljoner kronor och 2036 till 1 630 miljoner kronor.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

Investeringsplan för Trafikverket

Regeringens förslag

Investeringsplanen för Trafikverket för 2027–2029 godkänns som en 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 2026–2037 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 (LI2026/00792 m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymer 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 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 74 035 miljoner kronor under 2027, se tabell 4.17.

Tabell 4.17 Investeringsplan för Trafikverket[1]

Miljoner kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Budget 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Summa 2027–2029
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	**36 375**	**37 795**	**34 461**	**45 707**	**47 881**	**128 049**
Större investeringar järnväg	18 229	18 523	19 189	25 640	27 731	72 561
Större investeringar väg	8 681	9 058	5 842	7 353	7 796	20 992
Trimnings- och miljöåtgärder	4 052	4 709	4 848	5 425	5 367	15 640
Bärighetshöjande åtgärder väg	1 485	1 701	2 333	2 544	2 983	7 860
Regionala planer	3 926	3 804	2 248	4 744	4 004	10 996
varav investeringar i anläggningstillgångar	*35 415*	*36 780*	*33 461*	*44 385*	*46 478*	*124 324*
– väganläggningar	*15 468*	*16 372*	*12 496*	*16 711*	*16 895*	*46 102*
– järnvägsanläggningar	*19 948*	*20 408*	*20 965*	*27 674*	*29 583*	*78 222*
Finansiering av anskaffning och utveckling	**36 375**	**37 795**	**34 461**	**45 707**	**47 881**	**128 049**
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	30 580	32 221	28 632	36 930	38 173	103 736
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	391	85				
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	239	184	463	1 039	1 717	3 218
Anslag 1:13 Trängselskatt i Göteborg	-12	-35				
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	3 435	3 936	3 959	6 192	5 798	15 950
Bidrag/medfinansiering	1 741	1 404	1 407	1 545	2 193	5 146
Vidmakthållande av befintliga investeringar	**33 881**	**37 483**	**39 574**	**44 269**	**46 552**	**130 396**
Större reinvesteringar i järnvägar	3 022	6 063	5 003	6 998	6 593	18 594
Större reinvesteringar i vägar	269	387	167	362	428	957
Övrigt vidmakthållande järnväg	12 643	11 921	13 403	11 688	11 966	37 057
Övrigt vidmakthållande väg	17 948	19 112	21 002	25 221	27 566	73 789
varav investeringar i anläggningstillgångar	*8 337*	*12 611*	*12 162*	*13 816*	*12 818*	*38 796*
– väganläggningar	*2 109*	*2 816*	*2 943*	*3 522*	*3 624*	*10 089*
– järnvägsanläggningar	*6 206*	*9 770*	*9 192*	*10 269*	*9 168*	*28 630*
– beredskapstillgångar	*21*	*25*	*26*	*25*	*25*	*76*
Finansiering vidmakthållande	**33 881**	**37 483**	**39 574**	**44 269**	**46 552**	**130 396**
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	108	18	56	55	25	136
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 656	37 427	39 463	44 159	46 473	130 096
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	30	21	34	34	32	100
Anslag 1:13 Trängselskatt i Göteborg	29	16	22	22	22	65
Bidrag/medfinansiering	59	1				
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	**70 256**	**75 278**	**74 035**	**89 976**	**94 434**	**258 445**
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	**43 752**	**49 391**	**45 623**	**58 201**	**59 296**	**163 120**

[1] Jämfört med investeringsplanen i budgetpropositionen för 2026 har utformningen justerats inför årets budgetproposition. Den nya utformningen följer av de förslag som redovisades i regeringsuppdraget om att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket (LI2024/02342).

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Trafikverket bedriver avgiftsbelagd verksamhet av olika karaktär, vilket framgår i tabell 4.18. Trafikverket har inom den avgiftsbelagda verksamheten områden med större ackumulerade över- eller underskott.

En mindre 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 2025 uppgår det ackumulerade överuttaget till 33 procent av avgiftsintäkterna. Trafikverket ser över kostnadsfördelningen, för att säkerställa att rätt kostnader belastar verksamheten.

En mindre del av den avgiftsbelagda verksamheten där intäkterna disponeras utgörs av offentligrättslig verksamhet där Trafikverket tar ut avgifter för förarprov. Verksamheten har krav på full kostnadstäckning och avgiftsnivåerna beslutas av regeringen. Nuvarande avgifter gäller sedan den 1 november 2024. Beslutet om ny avgiftsnivå 2024 baserades på en prognos för minskade intäkter som ännu inte fallit ut. I prognosen beräknades effekter av regeländringar som regeringen har valt att inte ta vidare. Det ackumulerade resultatet 2025 för förarprov uppgår till 160 miljoner kronor, vilket motsvarar 22 procent. Överskottet för verksamheten beror på att de höjda avgifter som infördes under 2024 inte motsvarats av den intäktsminskning som förutsågs i verksamheten.

I den offentligrättsliga verksamheten ingår också 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. I tabellen ingår de intäkter som Trafikverket disponerar, samt Trafikverkets driftkostnader.

Den stora volymen intäkter som disponeras finns inom uppdragsverksamheten. Trafikverket får enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket beräkna dessa avgifter på marknadsmässiga grunder om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrids. I tabell 4.18 visas de olika delarna inom uppdragsverksamheten uppdelat på områden där full kostnadstäckning tillämpas som ekonomiskt mål, respektive verksamhet utan krav på full kostnadstäckning. I uppdragsverksamhet utan krav på full kostnadstäckning sorterar verksamhet där Trafikverket enligt 20 § förordning (2020:185) med instruktion för Trafikverket för att undvika att snedvrida konkurrens beräknar avgifter på marknadsmässiga grunder. Inom delar av uppdragsverksamheten finns åtta områden med ackumulerade överskott. Fyra områden visar ackumulerade underskott.

Procentuellt störst ekonomiskt underskott uppvisar Utbildningsverksamheten som framför allt består av kurser inom järnvägs- och vägområdet. Verksamheten har de senaste 5 åren haft en genomsnittlig omsättning på 67 miljoner kronor per år. Verksamheten visar ett ackumulerat underskott på 24,7 miljoner kronor efter 2025 (motsvarande 36 procent av omsättningen). Av det ackumulerade underskottet kan 12,7 miljoner kronor i allt väsentligt härledas till pandemiåren 2020–2021, då den större delen av de platsförlagda utbildningarna inte var möjliga att genomföra. För 2025 resulterar verksamheten i ett överskott som uppgår till 2,4 miljoner kronor. Trafikverket prognostiserar att verksamheten även fortsatt ska resultera i årliga positiva resultat. Regeringen bedömde i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127) att underskottet inte kan tas igen genom ökade intäkter på kortare tid än 7 år. Trafikverket bedömer att

det snarare är rimligt att ta igen underskottet på 10 år för att inte priserna på externa utbildningar ska ökas markant, vilket riskerar att påverka efterfrågan och få som konsekvens att kompetensförsörjningen inom branschen försämras.

För en del av den avgiftsbelagda verksamheten disponerar Trafikverket intäkterna och redovisar dessa mot anslag. Det avser banavgifter, där intäkterna disponeras för att finansiera kostnader för vidmakthållande av järnväg. Intäkterna redovisas därför mot anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Uttag av banavgifter regleras i 8 kap. järnvägsmarknadslagen (2022:365). I kommissionens genomförande-förordning (EU) 2015/909 av den 12 juni 2015 om förfarandena för beräkning av den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs regleras kostnadsberäkningen av dessa avgifter. Intäkterna för banavgifter utgår från statistiskt beräknade marginalkostnader. Banavgifterna har därmed ett bestämt ekonomiskt mål som inte är full kostnadstäckning. I tabell 4.18 redovisas endast intäkterna, eftersom kostnaderna delvis finansieras även från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transport-infrastruktur*.

Regeringen har beslutat om förordning (2026:1762) om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket som börjar gälla från och med den 1 januari 2027. Mot bakgrund av förordningen införs en uppdragsverksamhet med krav på full kostnadstäckning avseende utrustning och byggnader på kontrollplatser längs det statliga vägnätet. Verksamheten innebär att Trafikverket ska utföra installationer, drift och underhåll av den utrustning som Polismyndigheten behöver för att utföra trafikkontroller (exempelvis skakplattor, vågar, bromsprovare, inspektionsgrop och byggnader) samt utföra installationer samt drift och underhåll av byggnader (så kallade teknikhus/-kiosker) åt Polismyndigheten. Kostnaderna för verksamheten ska finansieras av Polismyndigheten.

Tabell 4.18 Avgiftsbelagd verksamhet vid Trafikverket

Miljoner kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2025	Resultat 2026	Verksamhetens intäkter 2027	Verksamhetens kostnader 2027	Resultat 2027	Ack. resultat 2027
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet[1]	**12**	**1**	**31**	**33**	**-2**	**11**
varav ansöknings-avgifter för transportdispenser	12	2	28	28	0	14
varav avgifter för ansökan om sjöfartsstöd	0	-1	0	2	-2	-3
varav övriga dispenser	0	0	3	3	0	0
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	160	198	839	648	189	547
varav avgifter för förarprov	160	50	698	644	53	263
varav infrastrukturavgifter[1]	0	148	141	4	136	284
– Riksväg 50 Motala	0	23	22	1	21	44
– E4 Sundsvall	0	57	55	1	53	110
– Skurubron	0	68	64	2	62	130

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2025	Resultat 2026	Verksamhetens intäkter 2027	Verksamhetens kostnader 2027	Resultat 2027	Ack. resultat 2027
Uppdragsverksamhet	**549**	**109**	**4 194**	**4 096**	**98**	**756**
varav färjeleder	-2	2	129	127	2	2
varav elförsäljning	-65	151	1 490	1 466	24	110
varav materialförsörjning	234	0[4]	2 079	2 079	0	234
varav uthyrning av järnvägsfordon	77	-57	52	57	-5	15
varav samordnad säker statlig it-drift	-8	-16	9	15	-6	-30
varav övriga uppdrag	30	-48[4]	41	36	5	-13
varav utrustning och byggnader på kontrollplatser längs det statliga vägnätet	0	0	1	1	0	0
varav teletjänster och it[2]	106	1[4]	11	10	1	108
varav uthyrning av reservbroar[2]	55	9[4]	11	1	10	74
varav uthyrning av förarprovsbilar[2]	37	6[4]	126	119	7	50
varav utbildning[2]	-25	2	71	69	2	-21
varav fotografering inför utfärdandet av körkort[2]	44	33[4]	73	40	33	110
varav fastighetsförvaltning[2]	66	26	101	76	25	117
Övriga intäkter	**-**	**-**	**16**	**-**	**-**	**-**
varav skyltfonden[3]	-	-	16	-	-	-
Offentligrättslig verksamhet	**-**	**-**	**2 968**	**-**	**-**	**-**
varav banavgifter	-	-	2 968	-	-	-

[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.

[4] För vissa avgifter har hela eller delar av det ack. överskottet t.o.m. 2024 redovisats mot inkomsttitel i enlighet med villkor i Trafikverkets regleringsbrev för 2026.

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets årsredovisning för 2025 (LI2026/00344) Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

4.5.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 4.19 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2025	Utfall	39 478 357	Anslagssparande	2 715 881
2026	Anslag	40 327 971[1]	Utgiftsprognos	40 914 625
2027	**Förslag**	**42 586 177**		
2028	Beräknat	47 186 255[2]		
2029	Beräknat	49 551 062[3]		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[2] Motsvarar 46 691 604 tkr i 2027 års prisnivå.

[3] Motsvarar 47 931 829 tkr i 2027 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 4.20 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**40 327 971**	**40 327 971**	**40 327 971**
Pris- och löneomräkning[2]	350 176	781 121	1 724 365
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	1 908 030	6 077 163	7 498 726
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**42 586 177**	**47 186 255**	**49 551 062**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028–2029 är preliminär.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att de tidigare beräknade ökningar av anslaget som föreslagits till följd av riksdagens beslut om en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 fortsatt ska genomföras. Detta innefattar även andra justeringar på anslaget som beslutats med anledning av riksdagens beslut om propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela

Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt efterföljande budgetbeslut. Därtill föreslås en omfördelning till följd av regeringens fastställelsebeslut om nationell plan. Anslaget ökas därför sammantaget med 1 877 030 000 för kronor 2027 och beräknas öka med 5 999 949 000 kronor 2028, 7 287 072 000 kronor 2029, 7 421 072 000 kronor per år 2030–2032 och med 7 491 072 000 kronor fr.o.m. 2033.

Utifrån det allvarliga säkerhetspolitiska läget sker en omfattande upprustning av totalförsvaret. En oförändrad anslagsnivå riskerar att sakta ner uppbyggnaden av det civila försvaret och att nödvändig verksamhet inte ska kunna upprätthållas. Det innebär att den utbyggnad som riksdagen redan har beslutat om i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101) avseende åtgärder att stärka det civila försvaret inom transportinfrastrukturen kvarstår. Anslaget ökas därför med 26 000 000 kronor 2027 och beräknas öka med 51 000 000 kronor 2028 och med 31 000 000 kronor fr.o.m. 2029. Anslaget ökas också för tillkommande underhållskostnader till följd av investeringar för att stärka järnvägsnätet i syfte att tillgodose totalförsvarets behov. Anslaget ökas därför med 5 000 000 kronor 2027 och beräknas öka med 6 000 000 kronor 2028, 21 000 000 kronor 2029, 47 000 000 kronor 2030, 78 000 000 kronor 2031, 153 000 000 kronor 2032, 151 000 000 kronor 2033 och med 150 000 000 kronor fr.o.m. 2034. Anslag 1:1 *Utveckling för statens transportinfrastruktur* minskas med 5 000 000 kronor 2027 och för åren 2028 till och med 2034 beräknas anslaget 2:4 *Krisberedskap* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med 6 000 000 kronor 2028, 21 000 000 kronor 2029, 47 000 000 kronor 2030, 78 000 000 kronor 2031, 153 000 000 kronor 2032, 151 000 000 kronor 2033 och med 150 000 000 kronor fr.o.m. 2034.

Regeringen föreslår att 42 586 177 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 47 186 255 000 kronor respektive 49 551 062 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 53 350 000 000 kronor 2028–2043.

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. Till följd av ökade ekonomiska ramar för anslaget

bedöms att slutår för beställningsbemyndigande under anslaget bör förlängas med fem år till 2043. För att genomföra vidmakthållande tecknas avtal med en konstraktslängd som i regel uppgår till 10–12 år. Slutår på beställningsbemyndiganden bör därför förlängas till 2043. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2027 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 53 350 000 000 kronor 2028–2043.

Tabell 4.21 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030 – 2043
Ekonomiska åtaganden vid årets början	32 187 482	35 872 697	41 980 690			
Nya ekonomiska åtaganden	14 273 684	23 685 436	30 600 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-14 026 470	-17 835 314	-19 599 044	-21 211 687	-12 431 065	-19 338 894
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	3 438 001	257 871				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	35 872 697	41 980 690	52 981 646			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**42 000 000**	**42 710 000**	**53 350 000**			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

4.5.3 1:3 Trafikverket

Tabell 4.22 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2025	Utfall	1 522 352	Anslagssparande	55 080
2026	Anslag	6 531 201[1]	Utgiftsprognos	6 518 821
2027	**Förslag**	**6 637 213**		
2028	Beräknat	6 674 494[2]		
2029	Beräknat	6 761 598[3]		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[2] Motsvarar 6 590 192 tkr i 2027 års prisnivå.

[3] Motsvarar 6 580 970 tkr i 2027 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 4.23 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**6 531 201**	**6 531 201**	**6 531 201**
Pris- och löneomräkning[2]	105 273	190 167	287 425
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	739	-46 874	-57 028
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**6 637 213**	**6 674 494**	**6 761 598**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028–2029 är preliminär.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att förändringar som sedan tidigare beräknats på anslaget som följer av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (eFTI), och den tidigare beslutade finansieringen av eFTI-slussen kvarstår. Detta för att möjliggöra ett fortsatt genomförande av de krav som följer av EU:s regelverk om elektronisk godstransportinformation. Anslaget ökas därför med 900 000 för kronor 2027 och beräknas öka med 5 600 000 kronor 2028 och med 300 000 kronor fr.o.m. 2029.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att de tidigare beslutade förändringarna av den finansiella styrningen som beslutats med anledning av riksdagens beslut om propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt efterföljande budgetbeslut fortsatt ska kvarstå. Anslaget beräknas minska med 42 194 000 kronor fr.o.m. 2028.

Regeringen föreslår att 6 637 213 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 6 674 494 000 kronor respektive 6 761 598 000 kronor.

4.5.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tabell 4.24 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

2025	Utfall	287 371	Anslagssparande	
2026	Anslag	353 808[1]	Utgiftsprognos	353 808
2027	**Förslag**	**353 808**		
2028	Beräknat	353 808		
2029	Beräknat	353 808		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 och fritidsbåtsinfrastruktur.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.25 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**353 808**	**353 808**	**353 808**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**353 808**	**353 808**	**353 808**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 353 808 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 353 808 000 kronor respektive 353 808 000 kronor.

4.5.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 4.26 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2025	Utfall	62 284	Anslagssparande	
2026	Anslag	85 284[1]	Utgiftsprognos	85 284
2027	**Förslag**	**85 284**		
2028	Beräknat	85 284		
2029	Beräknat	85 284		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.27 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**85 284**	**85 284**	**85 284**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**85 284**	**85 284**	**85 284**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 85 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 85 284 000 kronor respektive 85 284 000 kronor.

4.5.6 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tabell 4.28 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tusental kronor

2025	Utfall	291 681	Anslagssparande	4 332
2026	Anslag	677 013[1]	Utgiftsprognos	677 013
2027	**Förslag**	**662 013**		
2028	Beräknat	647 013		
2029	Beräknat	647 013		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.29 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**662 013**	**662 013**	**662 013**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder		-15 000	-15 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**662 013**	**647 013**	**647 013**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Utifrån det allvarliga säkerhetspolitiska läget sker en omfattande upprustning av totalförsvaret. En oförändrad anslagsnivå riskerar att sakta ner uppbyggnaden och att nödvändig verksamhet inte kunna upprätthållas. Det innebär att den utbyggnad som riksdagen redan har beslutat om i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101) avseende åtgärder att stärka det civila försvaret inom transportinfrastrukturen kvarstår. Anslaget ökas därför med 30 000 000 kronor 2027 och beräknas öka med 76 000 000 kronor 2028 och med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2029. Genom riksdagens beslut med anledning av vårändringsbudgeten för 2026 (prop. 2025/26:99 utg.omr. 22, bet. 2025/26:FiU21, rskr. 2025/26:353) flyttades medel för att stärka det fysiska skyddet för flygplatser till anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom det bedöms mer ändamålsenligt att utgifterna finansieras från det anslaget som har ett ändamål som omfattar utgifter för anskaffning och förvaltning av markbaserad navigeringsutrustning för flygplatser. Anslaget minskas därför med 45 000 000 kronor för kronor 2027 och beräknas minska med 91 000 000 kronor för 2028 och med 20 000 000 kronor fr.o.m. 2029. Kompensationen till kommuner för ökade driftkostnader för icke-statliga flyg-

platser genom ett bidrag bedöms vara samhällsnödvändig verksamhet för att säkerställa driften av flygplatserna. Anslaget ökas därför med 15 000 000 kronor 2027.

Regeringen föreslår att 662 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 647 013 000 kronor respektive 647 013 000 kronor.

4.5.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 4.30 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

2025	Utfall	1 152 436	Anslagssparande	-68 106
2026	Anslag	1 400 000[1]	Utgiftsprognos	1 325 423
2027	**Förslag**	**948 000**		
2028	Beräknat	964 000		
2029	Beräknat	964 000		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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,
- statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.31 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**1 055 000**	**1 055 000**	**1 055 000**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-107 000	-91 000	-91 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**948 000**	**964 000**	**964 000**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De förändringar som sedan tidigare har beräknats på anslaget följer av förändringar i av staten ingångna trafikavtal när det gäller transportpolitisk motiverad interregional kollektivtrafik. Det gäller bl.a. avtalsförändringar samt försenade leveranser av nya fordon som lett till ökade kostnader för nattågstrafik till och från Norrland och lägre kostnader för färjetrafiken till och från Gotland. Anslaget föreslås därför minskas med 107 000 000 kronor 2027 och beräknas minska med 91 000 000 kronor 2028 och 2029.

Regeringen föreslår att 948 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 964 000 000 kronor respektive 964 000 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst 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 2028–2035.

Skälen för regeringens förslag

Bemyndigandet föreslås vara lika stort som för 2026. Orsaken till detta är att de utestående ekonomiska åtagandena beräknas uppgå till 4 766 102 000 kronor. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2027 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 2028–2035.

Tabell 4.32 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030 – 2035
Ekonomiska åtaganden vid årets början	4 253 211	3 426 663	4 714 102			
Nya ekonomiska åtaganden	20 216	2 295 139	1 000 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-1 094 784	-955 540	-948 000	-944 000	-944 863	-2 877 239
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	248 020	-52 160				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	3 426 663	4 714 102	4 766 102			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**8 000 000**	**5 000 000**	**5 000 000**			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

4.5.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 4.33 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2025	Utfall	30 000	Anslagssparande	557
2026	Anslag	30 557[1]	Utgiftsprognos	30 284
2027	**Förslag**	**30 557**		
2028	Beräknat	30 557		
2029	Beräknat	30 557		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.34 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**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 2025 (bet. 2025/26: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 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 30 557 000 kronor respektive 30 557 000 kronor.

4.5.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 4.35 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

2025	Utfall	90 021	Anslagssparande	-2 629
2026	Anslag	88 896[1]	Utgiftsprognos	88 100
2027	**Förslag**	**92 959**		
2028	Beräknat	94 001[2]		
2029	Beräknat	95 464[3]		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[2] Motsvarar 92 959 tkr i 2027 års prisnivå.

[3] Motsvarar 92 958 tkr i 2027 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. Anslaget får användas för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet avseende maritima näringar.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.36 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**88 896**	**88 896**	**88 896**
Pris- och löneomräkning[2]	1 863	2 880	4 309
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	2 200	2 225	2 259
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**92 959**	**94 001**	**95 464**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028–2029 är preliminär.

De principer som har tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den tidigare beräknade minskningen av anslaget för 2027 med 2 500 000 kronor inte genomförs. Besparingen blir därför på samma nivå som 2026.

I budgetpropositionen för 2026 beräknades anslaget 1:13 *Trafikanalys* minska i samband med att Trafikanalys uppgifter överförs och inordnas i Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser. Då angavs att de 2 200 000 kronor som härrör till Maritim strategi kommer att föreslås omfördelas till något annat anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i budgetpropositionen för 2027 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127). De principer som har tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den sedan tidigare aviserade flytten av medel som härrör till Maritim strategi genomförs som avsett. Anslaget ökas därför med 2 200 000 kronor fr.o.m. 2027 för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet avseende maritima näringar. Anslaget 1:6 *Myndigheten för tillväxt- och transportanalys* inom utgiftsområde 24 Näringsliv minskas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 92 959 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 94 001 000 kronor respektive 95 464 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.37 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat	Ack. resultat
Utfall 2025	52 959	53 400	-441	12 783
varav tjänsteexport	*1 832*	*1 751*	*81*	*-324*
Prognos 2026	54 200	54 200	0	12 783
varav tjänsteexport	*3 500*	*3 500*	*0*	*-324*
Budget 2027	56 345	56 345	0	12 783
varav tjänsteexport	*3 500*	*3 500*	*0*	*-324*

4.5.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 4.38 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

2025	Utfall	443 491	Anslagssparande	106 509
2026	Anslag	582 000[1]	Utgiftsprognos	137 756
2027	**Förslag**	**270 000**		
2028	Beräknat	150 000		
2029	Beräknat	150 000		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.39 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**1 000 000**	**1 000 000**	**1 000 000**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-730 000	-850 000	-850 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**270 000**	**150 000**	**150 000**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att riksdagens beslut om de ekonomiska ramarna för transportinfrastrukturen 2026–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) med en ny långsiktig ekonomisk ram för satsningar i transportinfrastrukturen på 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 fortsatt ska genomföras. I enlighet med riksdagens beslut ska den ekonomiska ramen inte utökas med tilldelade EU-bidrag till statlig transportinfrastruktur. Dessa bidrag bör fortsatt hanteras i enlighet med de budgeteringsprinciper som finns om neutralitet för statens budget. Tilldelade medel på anslaget bör därför motsvara tilldelade EU-bidrag. Anslaget minskas därför med 730 000 000 kronor 2027 och beräknas minska med 850 000 000 kronor fr.o.m. 2028.

Regeringen föreslår att 270 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 150 000 000 kronor respektive 150 000 000 kronor.

4.5.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 4.40 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

2025	Utfall	1 641 650	Anslagssparande	117 713
2026	Anslag	2 024 325[1]	Utgiftsprognos	2 098 567
2027	**Förslag**	**2 213 224**		
2028	Beräknat	1 911 410		
2029	Beräknat	1 889 200		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 betalsystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.41 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**2 024 325**	**2 024 325**	**2 024 325**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-193 260	268 390	-112 820
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	382 159	-381 305	-22 305
Förslag/beräknat anslag	**2 213 224**	**1 911 410**	**1 889 200**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De principer som har tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den årliga tekniska justeringen av anslagets nivå för den aktuella budgetperioden genomförs för att fullgöra åtaganden enligt ingångna avtal mellan stat, region och kommun. Justeringen 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 ett korrekt belopp ska användas för investeringar kommande år.

Regeringen föreslår att 2 213 224 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 1 911 410 000 kronor respektive 1 889 200 000 kronor.

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.

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. Medel som inte förbrukas ett givet år, antingen för investeringar eller för administration, förs till kommande års budget för investeringar.

Intäkterna från trängselskatten uppgick till 1 879 000 000 kronor under 2025, se tabell 4.42. Under året genomfördes investeringar för 1 539 000 000 kronor och utfallet för administrationskostnaderna var 102 000 000 kronor.

Tabell 4.42 Utfall för trängselskatt i Stockholm 2007–2025

Miljoner kronor

	2007-2021	2022	2023	2024	2025
Intäkter	17 154	1 918	1 878	1 896	1 879
Kostnader för investeringar[1]	14 508	1 939	1 540	1 439	1 539
Kostnader för administration	2 921	106	93	115	102

[1] Investeringar i Stockholmsregionen fr.o.m. 2008.

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

Beräknade medel 2027–2029

Av tabell 4.43 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 1 735 000 000 kronor för 2027. Med hänsyn tagen till ackumulerat överskott från tidigare år beräknas 2 078 000 000 kronor tilldelas för investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2027. Vidare avses sammanlagt 135 000 000 kronor avsättas för administrationskostnader, se tabell 4.44. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2027 blir därmed 2 213 000 000 kronor.

Tabell 4.43 Trängselskatt i Stockholm – beräkning av medel till investeringar

Miljoner kronor

	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029
Prognos för intäkter av trängselskatt	1 870	1 911	1 889
Kostnader för administration	135	135	135
Överskott	1 735	1 776	1 754
Justering för ackumulerad differens	344		
Till investeringar	**2 078**	**1 776**	**1 754**

Källa: Budgetunderlag och utgiftsprognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Tabell 4.44 Trängselskatt i Stockholm – indikativ fördelning per anslagspost

Miljoner kronor

	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029
Trafikverket: Investeringar	2 078	1 776	1 754
Trafikverket: Administration	30	30	30
Transportstyrelsen: Administration	85	85	85
Kronofogdemyndigheten: Administration	5,9	5,9	5,9
Sveriges Domstolar: Administration	0,8	0.8	0,8
Skatteverket: Administration	13,5	13,5	13,5
Summa	**2 213**	**1 911**	**1 889**

Källa: Budgetunderlag och utgiftsprognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 82 000 000 000 kronor 2028–2060.

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 Europeiska försäkrings- och tjänstepensionsmyndigheten (European Insurance and Occupational Pensions Authority, EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigande-ramen 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 kontrakts-tecknandet 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 2027 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 82 000 000 000 kronor 2028–2060.

Tabell 4.45 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030 – 2060
Ekonomiska åtaganden vid årets början	67 915 055	68 981 070	72 985 875			
Nya ekonomiska åtaganden	1 767 463	5 388 935	10 602 900			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-562 123	-1 830 271	-1 720 524	-1 754 610	-1 378 800	-78 734 841
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-139 325	446 141				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	68 981 070	72 985 875	81 868 251			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**77 000 000**	**77 000 000**	**82 000 000**			

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera bl.a. Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 000 000 kronor i 2009 års priser samt för utbyggnad av 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*.

4.5.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 4.46 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

2025	Utfall	2 561 792	Anslagssparande	100 934
2026	Anslag	3 104 834[1]	Utgiftsprognos	3 069 281
2027	**Förslag**	**2 736 785**		
2028	Beräknat	2 766 425[2]		
2029	Beräknat	2 810 281[3]		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[2] Motsvarar 2 736 780 tkr i 2027 års prisnivå.

[3] Motsvarar 2 736 782 tkr i 2027 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 med flyg till Sverige.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.47 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**2 704 834**	**2 704 834**	**2 704 834**
Pris- och löneomräkning[2]	37 851	67 551	111 505
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-5 900	-5 961	-6 058
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**2 736 785**	**2 766 425**	**2 810 281**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028–2029 är preliminär.

Riksdagen har tidigare anvisat medel för att möjliggöra och underlätta etableringen av nya internationella direktlinjer till Sverige och Stockholm-Arlanda flygplats.

(prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127). För att de anvisade medlen ska kunna användas som avsett föreslås att anslagets ändamål justeras i linje med detta.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att de tidigare beräknade anslagsminskningarna 2027 genomförs. Det gäller anslagsminskningar till följd av tidigare beslutade ökningar av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med anledning av lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter, nya och skärpta regler för vägtransportbranschen och skärpta åtgärder mot bilmålvakter. Dessa anslagsökningar trappas ned som tidigare planerat (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98).

Regeringen föreslår att 2 736 785 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 2 766 425 000 kronor respektive 2 810 281 000 kronor.

Rörelsekapital

Regeringens förslag

Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2027 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Tranportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 450 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag

Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiftsutjämningssystemet 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 innebar att behovet av rörelsekapital ökade kraftigt, då trafikvolymerna har en direkt påverkan på Transportstyrelsens intäkter från GAS. Riksdagen beslutade under 2024 att tillföra Transportstyrelsen 1 035 000 000 kronor för att täcka ackumulerat underskott t.o.m. 2022 avseende GAS (prop. 2023/24:99 utg.omr. 22, bet. 2023/24:FiU21, rskr. 2023/24:251). Eftersom avgiften har varit oförändrad under de senaste åren och trafikvolymerna fortsatt har varit på en lägre nivå än före covid-19-pandemin har underskott fortsatt att ackumuleras. Myndigheten behöver därutöver tillgång till rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Covid-19-pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken hade en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. För att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital 2027 föreslår regeringen att krediten höjs med 150 000 000 kronor till 2 450 000 000. Höjningen är framför allt hänförlig till GAS som genererar ett underskott genom att systemet inte bär sig med nuvarande avgiftsnivå, passagerarvolymer och kostnader. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar utgör en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit.

Tabell 4.48 Övriga kontokrediter i statens verksamhet

Tusental kronor

Utgiftsområde	Ändamål	Beslutad kreditram 2025[1]	Maximalt utnyttjande 2025	Beslutad kreditram 2026[1]	Begärd kreditram 2027
22	Transportstyrelsens behov av rörelsekapital för transfereringar	1 800 000	1 604 597	2 300 000	2 450 000
Summa		1 800 000	1 604 597	2 300 000	2 450 000

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

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029 (LI2026/00426).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.49 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som inte får disponeras

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. år 2025	Resultat år 2026	Verksamhetens intäkter år 2027	Kostnader som ska täckas år 2027	Resultat år 2027	Ack.resultat utgående år 2027
Verksamhet där intäkterna inte disponeras[1]						
Offentligrättslig verksamhet	-96 947	80 000	1 758 000	1 727 000	31 000	14 053

[1] Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet har enligt förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127) ombildats från 2026 så att intäkterna disponeras av Transportstyrelsen. Från verksamhetsåret 2026 redovisas denna verksamhet därför i tabell 4.50 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras. Ackumulerat resultat t.o.m. 2025 finns dock redovisat i denna tabell, vilket även påverkar utgående ackumulerat resultat 2027.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029 (LI2026/00426).

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

I tabell 4.49 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.

Ackumulerade underskott finns vid utgången av 2025 inom alla trafikslag. Betydande negativa ackumulerade resultat finns inom framför allt vägtrafikområdet och luftfartsområdet, vilka till stor del är hänförliga till uteblivna avgiftshöjningar under 2021 och begränsade avgiftshöjningar till 2022.

Regeringen beslutade 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 har flera avgiftshöjningar genomförts de senaste åren och ytterligare avgiftshöjningar beslutades inför 2026, men i lägre omfattning än de senaste åren. Transportstyrelsen budgeterar med ett positivt resultat under 2026.

Tabell 4.50 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. år 2025	Resultat år 2026	Verksamhetens intäkter år 2027	Kostnader som ska täckas år 2027	Resultat år 2027	Ack.resultat utgående år 2027
Verksamhet där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	0	-2 000	222 000	220 000	2 000	0
varav Tillsyn Flygtrafiktjänst	0	0	31 000	31 000	0	0
Varav Adm Felparkering	0	0	38 000	38 000	0	0
varav Adm. Infrastrukturavgift Motala väg 50	0	0	5 000	5 000	0	0
varav Adm. Infrastrukturavgift Sundsvall E4	0	0	7 000	7 000	0	0
varav Adm. Infrastrukturavgift Skuru väg 222	0	0	15 000	15 000	0	0
varav Adm. GAS	0	0	38 000	38 000	0	0
varav Typgodkännande fordon inom vägtrafik[1]	0	-2 000	88 000	86 000	2 000	0

[1] Verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet har enligt förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127) ombildats från 2026 så att intäkterna disponeras av Transportstyrelsen. Från verksamhetsåret 2026 redovisas denna verksamhet därför i denna tabell.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029 (LI2026/00426).

När det gäller avgifter från infrastrukturavgifter, felparkeringsavgifter och avgifter som tas ut inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningssystemet 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 4.50 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. Från och med 2026 disponerar Transportstyrelsen även intäkter för verksamheten för typgodkännanden inom vägtrafikområdet (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22, bet. 2025/26:TU1, rskr. 2025/26:127). Transportstyrelsen disponerar även intäkter som är av transfereringskaraktär, se tabell 4.52.

Tabell 4.51 Offentligrättslig verksamhet 2027

Tusental kronor

Verksamhet	Vägtrafik	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Tillståndsgivning	483 000	25 000	20 000	83 000	611 000
Tillsyn	183 000	49 000	62 000	189 000	483 000
Registerhållning	914 000	1 000	13 000	10 000	938 000
Regelgivning	0	0	0	0	0
Summa	1 580 000	75 000	95 000	282 000	2 032 000

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029 (LI2026/00426).

Av tabell 4.51 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skattemedel.

Tabell 4.52 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

Verksamhet	Ack resultat t.o.m. år 2025	Resultat år 2026	Verksamhetens intäkter år 2027	Kostnader som ska täckas år 2027[1]	Resultat år 2027	Ack. resultat utgående år 2027
Avgiftsfinansierade transfereringar	-1 316 637	-540 000	1 672 000	1 630 000	42 000	-1 814 637
varav Infrastrukturavgifter Motala väg 50	0	0	20 000	20 000	0	0
varav Infrastrukturavgifter Sundsvall E4	0	0	52 000	52 000	0	0
varav Infrastrukturavgifter Skuru väg 222	0	0	63 000	63 000	0	0
varav Försäljning personliga skyltar	0	0	17 000	17 000	0	0
varav GAS	-1 316 637	-540 000	1 216 000	1 174 000	42 000	-1 814 637
varav CNS	0	0	122 000	122 000	0	0
varav Medlemsavgift Eurocontrol	0	0	182 000	182 000	0	0

[1] Kostnaderna 2027 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 2027 inom luftfartsområdet består av den del av avgiften inom gemensamt avgiftsutjämningssystem 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 2027–2029 (LI2026/00426).

När det gäller avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 4.50 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär, se tabell 4.52.

Hela det ackumulerade underskottet t.o.m. 2025 avser gemensamt avgiftsutjämningssystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Under covid-19-pandemin upparbetades ett underskott till följd av minskade intäkter inom GAS-systemet på grund av kraftigt minskat flygresande.

Riksdagen beslutade under 2024 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 använde anvisade medel för att minska underskottet i avgiftsutjämningssystemet.

Eftersom avgiften har varit oförändrad under de senaste åren och trafikvolymerna fortsatt har varit på en lägre nivå än innan pandemin har underskott fortsatt att ackumuleras.

Riksdagen har under 2026 beslutat att tillföra Transportstyrelsen 400 000 000 kronor för utgifter för att tillfälligt täcka flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage som hanteras i det gemensamma avgiftsutjämningssystemet GAS (prop. 2025/26:275, utg.omr. 22, bet. 2025/26:FiU47, rskr. 2025/26:428). Detta för att undvika att det uppstår ytterligare underskott i det gemensamma avgiftsutjämningssystemet med anledning av regeringens beslut att sätta ned avgiften helt under perioden juli–december 2026, se förordningen (2026:1257) om ändring i förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd.

Tabell 4.53 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

Verksamhet	Verksamhetens intäkter år 2025	Verksamhetens intäkter år 2026	Verksamhetens intäkter år 2026
Redovisning mot intäktstitel utan motsvarande verksamhet	214 744	191 000	191 000
varav Överskott undervägsavgifter	23 957	0	0
varav Felparkeringsavgifter	49 572	50 000	50 000
varav Rest- och dröjsmålsavgifter	62 830	63 000	63 000
varav Överlastavgifter	50 367	50 000	50 000
varav Sanktionsavgift vid överträdelser av kör- och vilotider	20 427	20 000	20 000
varav Sanktionsavgift vid överträdelser av regler om cabotage	-76	0	0
varav Sanktionsavgift informationssäkerhet	4 720	5 000	5 000
varav Övriga sanktionsavgifter	241	0	0
Varav Redovisning oplacerade medel[1]	2 706	3 000	3 000

[1] 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 till statens budget och redovisas mot inkomsttitel.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029 (LI2026/00426).

Tabell 4.53 innehåller uppgifter om belopp som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 4.54 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. Resultat t.o.m. år 2025	Resultat år 2026	Verksamhetens intäkter år 2027	Kostnader som ska täckas år 2027	Resultat år 2027	Ack. resultat utgående år 2027
Uppdragsverksamhet	3 013	14 000	120 000	120 000	0	17 013
varav Informationsuttag	-4 701	17 000	110 000	111 000	-1 000	11 299
Varav Övriga uppdrag	7 714	-3 000	10 000	9 000	1 000	5 714

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2027–2029 (LI2026/00426).

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

Resultatet för 2026 inom informationsuttag beror på tidigare avgiftshöjningar som genomfördes för att återhämta tidigare underskott. Avgifterna planeras att justeras från 2027 för en stabilare avgift mot kund och långsiktig balans.

4.5.13 1:13 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 4.55 Anslagsutveckling 1:13 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2025	Utfall	123 557	Anslagssparande	641 731
2026	Anslag	939 330[1]	Utgiftsprognos	133 252
2027	**Förslag**	**1 194 228**		
2028	Beräknat	999 300		
2029	Beräknat	992 800		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.56 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:13 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**939 330**	**939 330**	**939 330**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	31 910	7 570	2 070
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	222 988	52 400	51 400
Förslag/beräknat anslag	**1 194 228**	**999 300**	**992 800**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De principer som har tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att den årliga tekniska justeringen av anslagets nivå för den aktuella budgetperioden genomförs för att fullgöra åtaganden enligt ingångna avtal mellan stat, region och kommun. Justeringen 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 ett korrekt belopp ska kunna användas för investeringar kommande år.

Regeringen föreslår att 1 194 228 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trängselskatt i Göteborg* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 999 300 000 kronor respektive 992 800 000 kronor.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Trängselskatten i Göteborg delfinansierar Västsvenska paketet. Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg 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. Medel som inte förbrukas ett givet år, antingen för investeringar eller för administration, förs till kommande års budget för investeringar.

Intäkterna från trängselskatten uppgick till 953 000 000 kronor under 2025, se tabell 4.57. Under året genomfördes investeringar för 2 000 000 kronor och utfallet för administrationskostnaderna var 121 000 000 kronor. Det låga utfallet för investeringar beror på att det saknas överenskommelse om finansiering av de ökade kostnaderna inom Västlänken.

Tabell 4.57 Utfall för trängselskatt i Göteborg 2013–2025

Miljoner kronor

	2013–2021	2022	2023	2024	2025
Intäkter	8 137	923	938	948	953
Kostnader för investeringar	6 914	874	830	632	2
Kostnader för administration	1 313	119	125	139	121

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

Beräknade medel 2027–2029

Av tabell 4.58 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 828 000 000 kronor för 2027. Med hänsyn taget till ackumulerat överskott från tidigare år beräknas 1 043 000 000 kronor tilldelas för investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2027. Vidare avses sammanlagt 151 000 000 kronor avsättas för administrationskostnader, se tabell 4.59. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2027 blir därmed 1 194 000 000 kronor.

Tabell 4.58 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel till investeringar

Miljoner kronor

	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029
Prognos för intäkter av trängselskatt	979	999	993
Kostnader för administration	151	151	151
Överskott	828	848	842
Justering för ackumulerad differens	215		
Till investeringar	**1 043**	**848**	**842**

Källa: Budgetunderlag och utgiftsprognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Tabell 4.59 Trängselskatt i Göteborg – indikativ fördelning per anslagspost

Miljoner kronor

	Beräknat 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029
Trafikverket: Investeringar	1 043	848	842
Trafikverket: Administration	18	18	18
Transportstyrelsen: Administration	117	117	117
Kronofogdemyndigheten: Administration	2,9	2,9	2,9
Sveriges Domstolar: Administration	0,8	0,8	0,8
Skatteverket: Administration	12,5	12,5	12,5
Summa	**1 194**	**999**	**993**

Källa: Budgetunderlag och utgiftsprognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 1:13 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2028–2040.

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 Europeiska försäkrings- och tjänstepensionsmyndigheten (European Insurance and Occupational Pensions Authority, EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigande-ramen 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 kontrakts-tecknandet 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 2027 för anslaget 1:13 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2028–2040.

Tabell 4.60 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:13 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2030 – 2040
Ekonomiska åtaganden vid årets början	17 918 865	20 171 341	20 468 400	
Nya ekonomiska åtaganden	1 422 411	297 059	317 104	
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-20 035			-20 785 504
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	850 100			
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	20 171 341	20 468 400	20 785 504	
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**21 000 000**	**21 000 000**	**21 000 000**	

Källa: Tabellen har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2027–2029 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2026/00423).

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 1:13 *Trängselskatt i Göteborg*.

4.5.14 1:14 Sjöfartsstöd

Tabell 4.61 Anslagsutveckling 1:14 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2025	Utfall	1 435 313	Anslagssparande	114 687
2026	Anslag	1 600 000[1]	Utgiftsprognos	1 600 000
2027	**Förslag**	**1 700 000**		
2028	Beräknat	1 700 000		
2029	Beräknat	1 700 000		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.62 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:14 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**1 600 000**	**1 600 000**	**1 600 000**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Makroekonomisk utveckling			
Volymer	100 000	100 000	100 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**1 700 000**	**1 700 000**	**1 700 000**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 700 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Sjöfartsstöd* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 1 700 000 000 kronor respektive 1 700 000 000 kronor.

4.5.15 1:15 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tabell 4.63 Anslagsutveckling 1:15 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

2025	Utfall	377 032	Anslagssparande	1 968
2026	Anslag	387 000[1]	Utgiftsprognos	383 536
2027	**Förslag**	**411 000**		
2028	Beräknat	442 000		
2029	Beräknat	460 000		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.64 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:15 Infrastruktur för flygtrafiktjänst

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**346 000**	**346 000**	**346 000**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	65 000	96 000	114 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**411 000**	**442 000**	**460 000**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Utifrån det allvarliga säkerhetspolitiska läget sker en omfattande upprustning av totalförsvaret. En oförändrad anslagsnivå riskerar att sakta ner uppbyggnaden och att nödvändig verksamhet inte kunna upprätthållas. De principer som har tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget har justerats för 2027–2029

för att säkerställa nödvändig samhällsfunktion i form av robustheten i infrastruktur för flygtrafiktjänster.

Regeringen föreslår att 411 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 442 000 000 kronor respektive 460 000 000 kronor.

4.5.16 1:16 Obemannad luftfart

Tabell 4.65 Anslagsutveckling 1:16 Obemannad luftfart

Tusental kronor

2025	Utfall	20 847	Anslagssparande
2026	Anslag	30 000[1]	Utgiftsprognos
2027	**Förslag**	**30 000**	
2028	Beräknat	0	
2029	Beräknat	0	

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 4.66 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 1:16 Obemannad luftfart

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**30 000**	**30 000**	**30 000**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder		-30 000	-30 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**30 000**	**0**	**0**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Obemannad luftfart* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 0 kronor respektive 0 kronor.

4.5.17 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.

Rörelsemarginalen uppgick 2025 till 11,46 procent och det egna kapitalet uppgick till 1 238 miljoner kronor vid utgången av 2025. Sjöfartsverkets rörelseintäkter uppgick för 2025 till 3 236 miljoner kronor jämfört med 2 961 miljoner kronor 2024. Rörelsekostnaderna uppgick 2025 till 3 127 miljoner kronor, vilket kan jämföras med 3 416 miljoner kronor 2024. Rörelseresultatet uppgick till 110 miljoner kronor. Förbättringen i rörelseresultatet är 565 miljoner kronor jämfört med året före. Orsakerna till förbättringen är flera: en mild isvinter 2025, höjda avgifter och anslag, lägre drivmedelspriser, genomförda besparingar inom stödfunktioner, en restriktiv återrekrytering och senareläggning av projekt.

Tabell 4.67 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2024	Intäkter 2025[1]	Resultat 2024	Resultat 2025
Sjöfartsverket, totalt	2 961	3 236	1	74
Sjöfartsavgifter	1 879	2 269		
Övriga rörelseintäkter	467	578		

[1] Beloppet avser resultat efter upplösning från resultatutjämningsfond.

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2025.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter ökade under 2025 med 390 miljoner kronor. Den främsta förklaringen till den kraftiga ökningen var att den tidigare klimatkompensationen om 300 miljoner kronor i subventionerade farledsavgifter löpt ut under året. Därtill har avgiftsnivåerna höjts vilket bidragit med ökade intäkter om 195 miljoner kronor. Detta har emellertid motverkats av minskade avgiftspliktiga volymer vilket minskat intäkterna med 106 miljoner kronor.

Vid utgången av 2025 uppgick det egna kapitalet till 1 238 miljoner kronor, en ökning med 302 miljoner kronor jämfört med året före. Ökningen förklaras bl.a. av en försäkringsteknisk omvärdering av pensionsskulden samt anslag som redovisas över fritt eget kapital. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 006 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden uppgick 2025 till 0,8 procent, vilket är 0,3 procentenheter högre än 2024.

Tabell 4.68 Prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inget annat anges

	2026	2027	2028	2029
Resultat efter finansiella poster	-82	-243	-304	-373
Justerad rörelsemarginal[1] (%)	5,7	3,0	6,3	6,7
Eget Kapital	1 233	2 531	3 042	3 496
Soliditet[2]	38,8	41,9	44,0	43,3
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0

[1] Justerad rörelsemarginal motsvarar rörelseresultat före avskrivningar i relation till omsättning exklusive bidrag för investeringar som finansieras från nationella planen för transportinfrastrukturen.

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

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan 2027–2029.

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringsplan för 2025 uppgick till totalt 3 154 miljoner kronor. Utfallet blev emellertid endast 1 481 miljoner kronor. Skälet till det är att flera större investeringar dragit ut på tiden i upphandlingsskedet.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2027 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 4.69 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts-område	Myndighet	Beslutade låneramar 2025[1]	Skuld 2025-12-31	Beslutade låneramar 2026[1]	Begärda låneramar 2027	Beräknad amortering 2027	Beräknad nyupplåning 2027
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 2027–2029 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag

Den samlade investeringsvolymen för perioden 2027–2029 uppgår till ca 17,5 miljarder kronor. Investeringsplanen speglar ett fortsatt omfattande behov av både nyanskaffning och vidmakthållande i enlighet med vad som framgår av tabell 4.70 för att säkerställa Sjöfartsverkets långsiktiga operativa förmåga, sjösäkerhet och tillgänglighet i det svenska sjöfartssystemet.

De beloppsmässigt största investeringarna är investeringar som finansieras genom den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, såsom nyanskaffning av isbrytare, kapacitetshöjande åtgärder i vissa farleder samt nya slussar. Övriga investeringar avser primärt Sjöfartsverkets övriga fartygsflotta och operativa system och omfattar främst återanskaffning av lotsbåtar och arbetsfartyg samt uppdatering och modernisering av radar-, navigations och övervakningsutrustning i befintliga fartyg. Dessa investeringar bedöms vara nödvändiga för att säkerställa en säker, effektiv och ändamålsenlig operativ verksamhet.

Tabell 4.70 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Budget 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Summa 2027–2029
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	**1 181**	**3 524**	**5 193**	**5 111**	**4 809**	**15 113**
Farleder	1 133	1 858	3 602	2 353	2 852	8 807
Isbrytning		1 444	1 438	2 552	1 834	5 824
Sjötrafikservice	1	66	37	33		70
Sjögeografisk information	6	11	18	31	17	66
Lotsning	2	99	54	103	85	242
Sjö- och flygräddning	2	17	6	6	10	21
Gemensamma funktioner	37	28	39	34	11	83
varav investeringar i anläggningstillgångar	*1 181*	*3 524*	*5 193*	*5 111*	*4 809*	*15 113*
– maskiner och inventarier	*37*	*1 622*	*1 603*	*2 794*	*2 041*	*6 438*
– fastigheter och markanläggningar	*1 130*	*1 847*	*3 579*	*2 310*	*2 765*	*8 654*
– beredskapstillgångar	*14*	*54*	*11*	*7*	*2*	*21*
Finansiering av anskaffning och utveckling	**1 181**	**3 524**	**5 193**	**5 111**	**4 809**	**15 113**
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	14	1 497	1 448	2 559	1 836	5 844
Egna medel	43	210	183	254	210	646
Bidrag/medfinansiering	1 122	1 817	3 562	2 298	2 763	8 623
Övrig finansiering	2					
Vidmakthållande av befintliga investeringar	**299**	**459**	**716**	**720**	**938**	**2 374**
Farleder	89	166	553	538	768	1 859
Isbrytning	53	52	38	26	25	89
Sjötrafikservice	76	11	2	14	10	26
Sjögeografisk information	1	25	45	57	54	156
Lotsning	21	133	18	33	30	81
Sjö- och flygräddning	3	7	10	10	8	27
Gemensamma funktioner	54	63	49	40	44	133
Sjömansservice	2	2	2	2		4
varav investeringar i anläggningstillgångar	*299*	*459*	*716*	*720*	*938*	*2 374*
– maskiner och inventarier	*198*	*308*	*553*	*597*	*897*	*2 047*
– fastigheter och markanläggningar	*5*	*131*	*162*	*121*	*41*	*324*
– beredskapstillgångar	*96*	*20*	*1*	*2*		*4*
Finansiering vidmakthållande	**299**	**459**	**716**	**720**	**938**	**2 374**
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	96	20	1	2		4
Egna medel	203	439	715	718	938	2 371
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	**1 481**	**3 983**	**5 910**	**5 831**	**5 747**	**17 488**
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	**1 481**	**3 983**	**5 910**	**5 831**	**5 747**	**17 488**

4.5.18 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 luftrummet.

Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte skulle 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). För 2027 föreslås inga förändringar i de ekonomiska målen.

Utgångspunkten för prognosen i treårsplanen för åren 2026–2029 är Luftfartsverkets trafikprognos från februari 2026. I Sverige har flygtrafikens återhämtning efter pandemin varit långsammare än i Europa generellt. Därtill har Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina medfört restriktioner för flygtrafik i Ukrainas, Rysslands och Belarus luftrum, vilket starkt påverkar den överflygande trafiken mellan Västeuropa och Ostasien. Intäktsberäkningarna för åren 2026–2029, som är de återstående åren i innevarande referensperiod (RP4), baseras på det beslut gällande godkända kostnadsnivåer som Luftfartsverket har erhållit från Transportstyrelsen och som är en del i den beslutade svenska prestationsplanen.

Tabell 4.71 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2024	Intäkter 2025	Resultat 2024	Resultat 2025
Luftfartsverket, totalt[1]	**744**	**3 048**	**508**	**127**
varav luftfartsintäkter	-36	2 204		
varav övriga rörelseintäkter	270	253		
varav intäkter från anslag	427	528		

[1] Totala intäkter inkluderar också aktiverat arbete för egen räkning.

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2025.

Luftfartsverkets rörelseintäkter uppgick 2025 till 3 048 miljoner kronor, en ökning med 2 304 miljoner kronor jämfört med 2024. Resultat och ställning påverkas av årets försäkringstekniska omvärdering av pensionsskulden och av att luftfartsintäkterna för året har reducerats med intäktskorrigeringar om -289 miljoner kronor. Justeringen av intäkterna följer regelverket för avgiftssystemet och hantering av s.k. okontrollerbara kostnader. 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 1:15 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* samt anslaget 1:16 *Obemannad luftfart*. Anslagsintäkterna ökade under 2025 i förhållande till 2024. Framför allt är det omfattningen och upparbetningen av kostnader för civilt försvar och infrastruktur för flygtrafiktjänst som har ökat. Intäktsslagen kommersiella tjänster och aktiverat eget arbete var något lägre 2025 än 2024.

Årets resultat uppgick till -267 miljoner kronor. På grund av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden uppgick dock totalresultatet till 127 miljoner kronor.

Tabell 4.72 Utfall och prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2025	Prognos 2026	Prognos 2027	Prognos 2028	Prognos 2029
Resultat efter skattemotsvarighet	-267	194	12	35	35
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	(neg)	16	0,6	1,9	1,9
Eget kapital	1 438	1 426	1 435	1 463	1 491
Beräknad skattemotsvarighet	-2	0	-2	-7	-7
Beräknad utdelning	0	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2026–2030.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 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 2027 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 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 1 500 000 000 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 låneramen som övriga finansiella befogenheter föreslås vara oförändrade under 2027 i förhållande till 2026.

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 2027 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 4.73 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts-område	Myndighet	Beslutade låneramar 2025[1]	Skuld 2025-12-31	Beslutade låneramar 2026[1]	Begärda låneramar 2027	Beräknad amortering 2027	Beräknad nyupplåning 2027
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 2027–2029 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag

Immateriella och materiella anläggningstillgångar i Luftfartsverket uppgick vid slutet av 2025 till 2 665 miljoner kronor, en ökning med 44 miljoner kronor från 2024. Luftfartsverkets investeringar i anläggningstillgångar uppgick för 2025 till 369 miljoner kronor. De största investeringarna gjordes i flygledningssystem (ATM-utrustning). Andra stora områden var radar- samt radio- och kommunikationsutrustning. Investeringsutfallet för 2025 var lägre jämfört med både utfallet för 2024 och investeringsplanen för 2025. Det lägre utfallet beror bl.a. på att det tog längre tid än planerat att starta arbetet med investeringar, att upphandling av utrustning och tjänster tagit längre tid, förseningar i pågående projekt och omprioriteringar inom myndigheten.

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 1:15 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* samt anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* avseende civilt försvar.

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2027–2029 uppgår till totalt 1 473 miljoner kronor, se tabell 4.74 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 då 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 4.74 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Budget 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Summa 2027–2029
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	**309**	**670**	**500**	**289**	**171**	**961**
ATM-utrustning	173	366	308	200	138	646
Radarutrustning	26	58	27			27
Kommunikationsutrustning	17	50	48	42		90
Radioutrustning	40	67	66	6		72
IT	9	58	27	19	15	61
Byggnader	43	64	20	16	13	50
Beredskapstillgångar	1					
Övrigt		5	4	6	5	15
varav investeringar i anläggningstillgångar	*309*	*670*	*500*	*289*	*171*	*961*
– maskiner och inventarier	*156*	*307*	*233*	*112*	*76*	*421*
– fastigheter och markanläggningar	*38*	*64*	*20*	*16*	*13*	*50*
– beredskapstillgångar	*1*					
– övriga investeringar	*114*	*299*	*246*	*161*	*82*	*489*
Finansiering av anskaffning och utveckling	**309**	**670**	**500**	**289**	**171**	**961**
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	38	45	21	18	14	53
Egna medel	237	605	479	271	158	908
Bidrag/medfinansiering	34	19				
Vidmakthållande av befintliga investeringar	**60**	**260**	**234**	**162**	**117**	**512**
ATM-utrustning	20	128	86	45	52	183
Radarutrustning	9	23	11	6	3	20
Kommunikationsutrustning	15	41	49	42	16	107
Radioutrustning		41	49	42	16	107
Byggnader	16	28	39	25	25	89
IT					6	6
varav investeringar i anläggningstillgångar	*60*	*234*	*234*	*162*	*117*	*512*
– maskiner och inventarier	*16*	*114*	*108*	*80*	*38*	*226*
– fastigheter och markanläggningar	*14*		*36*	*24*	*24*	*84*
– övriga investeringar	*30*	*120*	*90*	*58*	*54*	*202*
Finansiering vidmakthållande	**60**	**260**	**234**	**162**	**117**	**512**
Egna medel	60	260	234	162	117	512
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	**369**	**930**	**734**	**451**	**288**	**1 473**
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	**369**	**904**	**734**	**451**	**288**	**1 473**

4.5.19 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att för 2027 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.

Øresundsbro 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 t.o.m. 2018 utnyttjat ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget från 2019 ska betala inkomstskatt enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Under 2027 beräknas Svedabs betalning av inkomstskatt komma att uppgå till ca 350–400 miljoner kronor.

Tabell 4.75 Ramar för statlig utlåning

Tusental kronor

Utgifts-område	Ändamål	Beslutade utlåningsramar 2025[1]	Lånefordran 2025-12-31	Beslutade utlåningsramar 2026[1]	Begärda utlåningsramar 2027
22	Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB	6 400 000		6 400 000	6 400 000
	Summa	**6 400 000**		**6 400 000**	**6 400 000**

[1] Ramar för 2025 och 2026 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). Inom Regeringskansliet pågår för närvarande ett arbete med att dels ta fram en ny statlig garantimodell, dels med att revidera avtalet.

5 Politiken för informationssamhället

5.1 Mål för området

5.1.1 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).

5.1.2 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).

5.1.3 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).

5.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen beslutade den 28 maj 2025 om Sveriges digitaliseringsstrategi 2025–2030 för att operationalisera de riksdagsbundna målen och tydliggöra inriktningen för regeringens strategiska arbete. Strategin är uppbyggd kring fem strategiska områden: digital kompetens, digitalisering av näringslivet, digitalisering av den offentliga förvaltningen, digitalisering av välfärden och konnektivitet. Konnektivitet innefattar både elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster. Båda dessa begrepp definieras i lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation. Frågor som rör artificiell intelligens (AI), tillgång till data och säkerhet behandlas där det är relevant inom de fem strategiska områdena (Fi2025/01181). Myndigheten för digital förvaltning och Post- och telestyrelsen (PTS) har fått i uppdrag att stödja genomförandet av digitaliseringsstrategin. Myndigheternas första delredovisning av uppdraget innehåller bl.a. en sammanställning av indikatorer (Fi2026/00540). För att följa upp digitaliseringspolitiken används redovisningen och indikatorerna.

Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030 innehåller mål för EU:s digitalisering t.o.m. 2030. För att följa upp digitaliseringspolitiken används

indikatorer från Europeiska kommissionens senast publicerade lägesrapport om det digitala decenniet. Kommissionen inhämtar till stor del underlaget från EU:s statistikkontor (Eurostat). Sveriges rankning jämfört med övriga EU-länder redovisas fr.o.m. 2022. I kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet redovisas indikatorer och rankning inom följande områden:

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

För att följa upp digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används bl.a. Statistiska centralbyråns (SCB) statistik som visar andelen personer i åldrarna 16–85 år som har använt webbplatser som tillhör statliga myndigheter, kommuner, regioner och andra verksamheter inom offentlig sektor under de senaste tolv månaderna.

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 och utvecklings (OECD) mätning Digital Government Index, FN:s mätning E-Government Development och Waseda-universitetets mätning World Digital Government Rankning.

Till följd av utvecklingen när det gäller efterfrågan på och utbud av konnektivitet har en översyn av indikatorerna på konnektivitetsområdet genomförts. För delmålet om bredband används följande indikatorer:

– Sveriges rankning i index för digital infrastruktur
– tillgång till bredband och mobila tjänster.

För delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna:

– intäkter på marknaden för konnektivitet
– investeringar i konnektivitetsinfrastruktur
– säkerhetsincidentrapportering.

Målet för postsektorn följs upp utifrån bl.a. andelen brev som har lämnats in till den utsedda tillhandahållaren av den samhällsomfattande posttjänsten och delats ut inom de tidsramar som framgår av 6 § första stycket postförordningen (2010:1049).

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, PTS, Myndigheten för digital förvaltning, SCB och Riksrevisionen, men också från internationella organ, såsom OECD och Eurostat, samt från Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet.

5.3 Resultatredovisning

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

I tabell 5.1 redovisas Sveriges rankning jämfört med övriga EU-länder inom de områden som redovisas i Europeiska kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet.

Tabell 5.1 Sveriges utveckling jämfört med EU:s övriga medlemsstater

Sveriges rankning

	2022	2023	2024	2025	2026
Kompetens					
Minst grundläggande digitala färdigheter i procent av befolkningen	5	5	6	6	6
It-specialister i procent av befolkningen	1	1	1	1	1
Användning av internet i procent av befolkningen	5	2	4	4	4
Digitalisering av företag					
Små och medelstora företag med minst grundläggande nivå av digital intensitet	1	3	2	3	4
Användning av AI i procent av alla företag	9	9	10	2	3
Användning av dataanalys	8	8	14	-	18
Digital infrastruktur					
Nät med mycket hög kapacitet	11	10	10	10	12
Befolkade områden som täcks av nästa generations trådlösa höghastighetsnät med en prestanda som minst motsvarar 5G	21	27	16	14	18
Digitala offentliga tjänster					
Användning av digitala tjänster i procent av befolkningen	1	5	3	4	3
Digital offentlig service för privatpersoner, index	7	5	4	10	15
Digital offentlig service för företag, index	9	10	6	10	12

Anm.: Rankning jämfört med övriga EU-länder för digital ekonomi och digitalt samhälle.

Källa: Europeiska kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet.

Utvecklingen av digitaliseringen

Sverige placerar sig över EU-snittet för nästan alla indikatorer som omfattas av det digitala decenniet (se tabell 5.1).

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, där Sverige ligger på första plats (se tabell 5.1).

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 70 procent 2025, vilket var klart över EU-genomsnittet om 60 procent. Den andel av befolkningen som har mer än grundläggande digital kompetens uppgick till 38 procent i Sverige, medan genomsnittet i EU var 31 procent. Andelen har ökat för båda indikatorerna sedan föregående mätning 2023.

Det finns fortfarande skillnader mellan kvinnor och män när det gäller andelen it-specialister av arbetskraften, men skillnaden är mindre i Sverige än EU-genomsnittet. Totalt beräknas 9 procent av arbetskraften i åldrarna 15–74 år i Sverige vara it-specialister. Av dessa är 25 procent kvinnor, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 20 procent.

Den digitala delaktigheten är allt högre

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortsatt hög. Enligt Eurostat uppgick internet-användningen 2025 i Sverige till 98 procent, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 93 procent.

Av Internetsstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2025 framgår att 97 procent av befolkningen använder internet och att de flesta gör det dagligen. Ålder är den faktor som har störst påverkan på internetanvändningen. Det är i synnerhet de som är 76 år eller äldre som inte använder internet. Av befolkningen över 8 år, främst 15–25 åringar, har 40 procent (44 procent män och 37 procent kvinnor) använt ett AI-verktyg. Av studerande över 18 år använder 66 procent ett AI-verktyg och 25 procent av de som förvärvsarbetar använder ett AI-verktyg.

PTS redovisade i december 2025 uppdraget att verka för en ökad digital inkludering och en ökad användning av digitala tjänster (Fi2026/00041). I redovisningen anger PTS att måluppfyllelsen i termer av faktisk ökad digital inkludering varit begränsad, och myndigheten bedömer att fortsatta insatser behövs, särskilt för att öka tillgänglighet och användbarhet i digitala miljöer och stärka stödstrukturer för personer som riskerar digital exkludering. PTS har dessutom fått i uppdrag att under 2026–2028 samordna och, i dialog med berörda aktörer, främja, stödja och följa arbetet för en ökad digital inkludering och säker användning av digitala tjänster (Fi2026/00387). Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 januari 2029.

Personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. PTS upphandlar särskilt viktiga kommunikationstjänster om marknaden inte tillgodoser behoven enligt lagen om elektronisk kommunikation och postlagen. Under 2025 finansierade PTS sex s.k. inkluderande kommunikationstjänster.

PTS har inlett arbetet med tillsyn enligt lagen (2023:254) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet. Tillsynen har höjt medvetenheten om lagkraven och stärkt aktörernas förmåga att skapa tillgängliga digitala miljöer.

Under 2025 fortsatte Myndigheten för digital förvaltning att utöva tillsyn enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Anmälningarna om bristande tillgänglighet ökade under året. Myndighetens tillsyn visar på stora brister i digital tillgänglighet hos offentliga webbplatser och applikationer. Enligt myndigheten har de flesta brister som myndigheten påtalat åtgärdats.

Användningen av offentliga digitala tjänster fortsätter att öka

Andelen användare av digitala tjänster i Sverige ökade från 96 till 97 procent mellan 2024 och 2025. Andra länder ökade 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 5.1).

Tabell 5.2 Sveriges rankning i andra internationella index

Sveriges rankning

Index	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
E-Government Benchmark		11	13	14	14	16	12	10
Digital Government Index			33			26	27	27
E-Governement Development	5		6		6		14	
World Digital Government Index	10		10		12		14	

Källor: Europeiska kommissionen, OECD, FN och Wasedauniversitetet.

Tabell 5.2 visar Sveriges rankning 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 sedan föregående år. Det beror främst på en hög teknisk kvalitet, en god tillgänglighet och fler digitaliserade steg i de offentliga e-tjänsterna. Samtidigt kvarstår utmaningar när det gäller offentliga e-tjänster för stöd till företag och privatpersoner vid vissa livshändelser. OECD:s mätning av digital omställning, Digital Government Index 2025, visar ingen större förändring av Sveriges placering jämfört med 2024. FN:s mätning E-Government Development och Wasedauniversitetets mätning World Digital Government Index presenteras vartannat år och inga nya uppgifter finns för 2025.

SCB:s statistik om befolkningens it-användning visar att andelen personer i åldern 16–85 år som har använt webbplatser som tillhör statliga myndigheter, kommuner, regioner och andra verksamheter inom den offentliga sektorn under de senaste tolv månaderna uppgick till 94 procent 2025, vilket kan jämföras med 92 procent 2024. Under perioden fanns det inte några stora skillnader mellan kvinnor och män i användningen. Störst andel av befolkningen använde webbplatserna för att deklarera och få myndighetspost. Enligt Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2025 fanns det inte några större skillnader i användningen av e-tjänster 2025 jämfört med 2024. Både SCB och Internetstiftelsens undersökningar visar att ålder är den faktor som har störst påverkan på användningen.

Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av statliga myndigheters digitalisering 2025 visar att myndigheterna har kommit långt med digitaliseringen, när det gäller etablering av systematiska processer och strukturerad informationshantering. Resultaten är däremot lägre när det gäller mer avancerade områden som AI-tillämpningar, automatisering av repetitiva arbetsmoment samt dataanalyser som handlar om att beräkna olika framtida utfall eller värdera olika handlingsalternativ. Uppföljningen visar att myndigheterna prioriterar intern verksamhetseffektivitet före gemensam nytta för hela den offentliga förvaltningen. För att få system och organisationer att fungera ihop, s.k. interoperabilitet, framför myndigheterna att det finns behov av förtydliganden avseende gemensamma standarder för datadelning, rättslig vägledning samt behov av standardiserade gränssnitt. Rapporten pekar på att regeringens styrning på digitaliseringsområdet har haft betydelse för myndigheternas arbete med att skapa interoperabilitet, öka samverkan och därmed förutsättningar för gemensam nytta inom den offentliga förvaltningen. Kompetensen om AI har ökat märkbart mellan 2024 och 2025 gällande både myndighetsledningens förmåga att bedöma AI:s roll vid verksamhetsutveckling och medarbetarnas förmåga att använda AI i det dagliga arbetet.

Myndigheten för digital förvaltning samordnar den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen Ena. Ena samlar gemensamma digitala tjänster och lösningar för att göra det enkelt, säkert och effektivt för offentlig sektor att förbättra sin digitalisering. Arbetet med Ena samordnas med statliga myndigheter och Sveriges Kommuner och Regioner. Under 2025 inriktades arbetet på förvaltning och vidareutveckling av befintliga tjänster. Vidare inriktades arbetet på att samordna Ena med utvecklingsinsatser inom sektorsspecifika områden, t.ex. hälso- och sjukvård och informationsdelning mot brott. Regeringen har också gett Myndigheten för digital förvaltning i uppdrag att undersöka förutsättningarna för att etablera ett anslutnings- och innovationscenter i syfte att effektivisera offentliga aktörers anslutning till och användning av Ena (Fi2026/00587).

De förvaltningsgemensamma digitala tjänsterna och lösningarna inom Ena tillhandahålls både av Myndigheten för digital förvaltning och av andra statliga myndigheter. Inom Ena ingår bl.a. tjänsterna Mina ombud och Mina ärenden samt den sammanhållna infrastrukturen Samordnad identitet och behörighet.

Mina ombud är en tjänst för digital fullmaktshantering för privatpersoner och företag som har utvecklats av Bolagsverket. I april 2026 var 31 statliga myndigheter, inklusive länsstyrelserna, och 5 kommuner anslutna (utg.omr. 24 avsnitt 4.3.1) till tjänsten. Antalet anslutna till tjänsten och hur mycket tjänsten används var i juni 2026 på ungefär samma nivå som i juni 2025.

Mina ärenden är en standard och en vidareförmedlingstjänst, 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. Mina ärenden har utvecklats av Skatteverket. Fyra statliga myndigheter och fyra kommuner har anslutit sig till standarden. Vidareförmedlingstjänsten inom Mina ärenden gör det möjligt att inhämta kundhändelser från olika offentliga aktörer.

Samordnad identitet och behörighet är en sammanhållen infrastruktur för identitets- och behörighetshantering. Syftet är att skapa en gemensam grund för identitets- och behörighetskontroll i hela den offentliga förvaltningen. Infrastrukturen ska komplettera det befintliga systemet för elektronisk identifiering och möjliggöra digitalt stöd för att avgöra både vem en användare är och vilken behörighet användaren har att agera i olika roller eller på annans vägnar. Myndigheten för digital förvaltning har redovisat ett uppdrag att utveckla den sammanhållna infrastrukturen för identitets- och behörighetshantering (Fi2025/12322). Myndigheten fick i sitt regleringsbrev för 2026 i uppdrag att utveckla och tillhandahålla infrastrukturen. Uppdraget genomförs i nära dialog med E-hälsomyndigheten.

Myndigheten för digital förvaltning har fått i uppdrag att beskriva möjligheter och utmaningar med att etablera en gemensam digital ingång för medborgare och företag (Fi2025/02066). Uppdraget redovisades den 31 mars 2026 (Fi2026/00839). En gemensam digital ingång ska göra kontakten med den offentliga sektorn enkel och sammanhållen utifrån användarens behov, oavsett myndighetsgränser.

Myndigheten för digital förvaltning har fått i uppdrag att tillhandahålla förvaltningsgemensamma komponenter för ett tekniskt system för gränsöverskridande bevisutbyte för att uppfylla kraven i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012, här benämnd SDG-förordningen. Det tekniska systemet är i drift sedan juni 2026. Systemet gör det möjligt att utföra ärenden online över landsgränser och minskar administrationen för privatpersoner och företag.

Myndigheten för digital förvaltning tillhandahåller infrastrukturen för säker digital kommunikation (SDK). Via SDK kan sekretessbelagda och känsliga uppgifter utbytas mellan exempelvis socialtjänsten, arbetsmarknadsenheter, hälso- och sjukvård, skola och brottsbekämpande myndigheter.

Tabell 5.3 Säker digital kommunikation

Antal anslutna

	2023	2024	2025
Statliga myndigheter	2	4	7
Regioner	4	12	15
Kommuner	14	44	113
Övriga aktörer	0	2	4
Totalt	**20**	**62**	**139**

Källa: Myndigheten för digital förvaltning.

Antalet anslutna till tjänsten har ökat mellan 2024 och 2025, framför allt antalet kommuner (se tabell 5.3). Arbetsförmedlingen, Försäkringskassan, Inspektionen för vård och omsorg, Polismyndigheten, Statens skolverk, Socialstyrelsen och Statens institutionsstyrelse är anslutna. E-hälsomyndigheten, Kammarkollegiet och Rättsmedicinalverket har påbörjat anslutningsprocessen. Socialstyrelsen har i uppdrag att ansluta relevanta informationsflöden under 2026 och Migrationsverket, Rättsmedicinalverket, Kriminalvården och E-hälsomyndigheten har i uppdrag att förbereda sig för anslutning. Centrala studiestödsnämnden har analyserat förutsättningarna för att ansluta sig till SDK. Under januari till april 2026 skickades 47 500 meddelanden via SDK jämfört med 2025 då 42 700 meddelanden skickades totalt.

Tabell 5.4 Användning av digital post

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Antal användare privatpersoner och företag (milj.)	2,0	3,0	3,7	4,3	5,5	5,9	6,3	6,6	6,9
Meddelanden (milj.)	13,7	28,5	41,8	52,8	81,9	100,7	99,4	119,2	114,2
Antal avsändare	41	92	124	165	194	238	272	301	344

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. Sedan 2024 har alla Sveriges domstolar och allt fler kommuner anslutit sig till tjänsten. Antalet skickade meddelanden minskade dock mellan 2024 och 2025, vilket berodde på stora engångsutskick 2024, se tabell 5.4. Av Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2025 framgår det att 76 procent av befolkningen hade en digital brevlåda 2025, vilket var en ökning från 71 procent 2024. Det privata alternativet Kivra är den brevlåda flest använder (71 procent). Ålder är den faktor som påverkar användningen mest. Av personer över 76 år hade endast 41 procent en digital brevlåda 2025, vilket dock var en ökning från 28 procent 2024.

Tabell 5.5 E-legitimation

Miljoner

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Användare av Bank-id	7,6	7,9	8,2	8,4	8,5	8,6	8,7
Användare Freja	0	0,1	0,5	0,8	1,0	1,3	1,5
Antal användningar (Bank-id)	4 100	5 100	6 300	6 700	7 100	7 600	7 900

Källor: Finansiell ID-Teknik BID AB och Freja eID Group AB.

Antalet användare och antalet användningar av e-legitimationerna Bank-id och Freja ökar över tid, se tabell 5.5. Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2025 visar att 95 procent av befolkningen över 18 år använde en e-legitimation under 2025, vilket var en marginell ökning från 93 procent 2024. Huvuddelen använder mobilt bank-id. Andelen som använder tjänsten Freja har dock ökat de senaste åren. Praktiskt taget alla som inte använder sig av e-legitimation är över 65 år.

Den 17 juni 2026 antog riksdagen regeringens förslag till lag om statlig e-legitimation och elektronisk identifiering (prop. 2025/26:250, bet. 2025/26:TU21, rskr. 2025/26:412). Lagen kommer att träda i kraft den 1 december 2026. Syftet med lagen är att säkra samhällets tillgång till elektronisk identifiering genom att erbjuda fler alternativ på marknaden och säkerställa att Sverige uppfyller kraven i 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, här benämnd EU:s förordning om elektronisk identifiering. En statlig e-legitimation behövs för att så många som möjligt i samhället ska få tillgång till en e-legitimation och för att stärka samhällets säkerhet och motståndskraft vid t.ex. attacker på den digitala infrastrukturen. E-legitimationen ska kunna utformas på högsta tillitsnivå för att säkerställa att de krav på att tillhandahålla en digital identitetsplånbok som gäller enligt EU:s förordning om elektronisk identifiering uppfylls.

Myndigheten för digital förvaltning har i regleringsbreven för 2025 och 2026 fått i uppdrag att utveckla en digital identitetsplånbok. Myndigheten även fått i uppdrag att analysera och föreslå hur en teknisk lösning för digital verifiering av ålder ska kunna utvecklas. I första hand ska myndigheten analysera om en sådan lösning kan tillhandahållas inom ramen för den digitala identitetsplånboken (Fi2026/01846).

Försäkringskassan, Skatteverket, Trafikverket och Lantmäteriet ska enligt förordningen (2024:1005) om samordnad och säker statlig it-drift tillhandahålla it-driftstjänster inom ramen för det samordnade statliga tjänsteutbudet och stödja myndigheter vid val av it-driftslösning. Försäkringskassan är samordnande myndighet. Tjänsteutbudet inbegriper tolv it-driftstjänster. Det var endast Försäkringskassan som under 2025 hade myndigheter anslutna till det samordnade statliga tjänsteutbudet. Försäkringskassan tillhandahöll 2025 en eller flera it-tjänster till totalt 79 myndigheter, inklusive länsstyrelserna, vilket var en ökning med 1 myndighet jämfört med 2024.

En stärkt myndighet för digitaliseringsfrågor

Regeringen gav den 11 december 2025 PTS i uppdrag att förbereda ett inordnande av Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter i PTS (Fi2025/02303). Samtidigt gavs Myndigheten för digital förvaltning i uppdrag att förbereda en överföring av sina uppgifter till PTS och en avveckling av myndigheten (Fi 2025/02297). Den 1 januari 2027 träder förordningen (2026:1769) med instruktion för Digitaliseringsmyndigheten i kraft. I samband med inordnandet av Myndigheten för digital förvaltning och att instruktionen träder i kraft byter PTS namn till Digitaliseringsmyndigheten.

En utförligare beskrivning av utvecklingen av den statliga förvaltningspolitiken finns 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 86 procent 2025. Genomsnittet i EU uppgick 2025 till 71 procent. Andelen svenska företag som använder AI ökar och uppgick samma år till 35 procent jämfört med 25 procent 2024. Genomsnittet i EU uppgick till 20 procent 2025. Andelen svenska företag som använde dataanalys uppgick till 39 procent, vilket motsvarar EU-snittet (se tabell 5.1). Stora företag har en högre digital intensitet än små och medelstora företag. SCB:s undersökning It-användning i företag visar att användningen av AI i företag har ökat markant de senaste två åren. Användningen av AI varierar dock stort mellan olika delar av näringslivet. Knappt 88 procent av

företagen med informations- och kommunikationsverksamhet använde någon form av AI-teknik 2025. Motsvarande andel för företag inom transport och magasinering uppgick till drygt 12 procent.

Tillgången till data ökade

Den 11 juni 2026 antog riksdagen regeringens förslag till lag om interoperabilitetskrav för datadelning inom den offentliga förvaltningen (prop. 2025/26:244, bet. 2025/26:TU18, rskr. 2025/26:379). Lagen trädde i kraft den 15 augusti 2026 och gäller vid datadelning som sker återkommande eller i större omfattning. Syftet med lagen är att uppnå kostnadseffektiv datadelning inom den offentliga förvaltningen. Regeringen har beslutat om förordningen (2026:1489) om interoperabilitetskrav för datadelning inom den offentliga förvaltningen, som bl.a. ger Myndigheten för digital förvaltning rätt att meddela föreskrifter om gemensamma interoperabilitetskrav för hela den offentliga förvaltningen.

Myndigheten för digital förvaltning ansvarar för Sveriges dataportal som är en plattform med stödtjänster till dataproducenter, dataanvändare samt strateger och ledare inom data. På Sveriges dataportal finns bl.a. länkar till de data som den offentliga sektorn har tillgängliggjort för att data ska kunna vidareutnyttjas, i bl.a. produkter, tjänster och AI. Under 2025 ökade antalet datamängder som tillgängliggörs på dataportalen med ca 4 700 jämfört med 2024 till ca 23 000. Antalet organisationer som tillgängliggör data via portalen har också ökat, tillsammans med antalet besökare.

Regeringen gav den 2 oktober 2025 PTS i uppdrag att vara behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data och om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (EU:s dataförordning) (Fi2025/01829).

Myndigheten för digital förvaltning har redovisat uppdraget att föreslå en samverkansstruktur för utveckling av tjänster för data och AI (Fi2026/01262). Myndigheten har föreslagit att en nationell samverkansstruktur, med tillhörande komponenter och system för utveckling av tjänster för data och AI, ska skapas. Förslaget innebär att data kan tillgängliggöras lokalt för betrodda aktörer, utan att lämna datahållarna, bl.a. för utveckling och användning av AI i gräns- och organisationsöverskridande sammanhang.

Regeringen gav den 16 april 2026 Myndigheten för digital förvaltning och SCB i uppdrag att förbereda inrättandet av en funktion vid SCB för främjande av datahantering (Fi2026/00909). Uppdraget ska slutredovisas senast den 29 januari 2027.

Betänkandet Ökad och rättvis tillgång till data – kompletterande bestämmelser till EU:s dataförordning (SOU 2025:118) överlämnades till regeringen i december 2025. Betänkandet har remitterats.

Betänkandet En stärkt förmåga till modern datadelning – integritetsfrämjande teknik i offentlig förvaltning (SOU 2026:44) överlämnades till regeringen i juni 2026.

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

Regeringen beslutade den 19 februari 2026 om Sveriges AI-strategi med en tillhörande handlingsplan (Fi2026/00397). PTS och Myndigheten för digital förvaltning fick samtidigt i uppdrag att stödja genomförandet av strategin (Fi2026/00398). Strategin är uppdelad i de tre områdena AI för samhällsnytta, hållbar utveckling och AI för konkurrenskraft och innovation. Det övergripande målet i strategin är att Sverige ska vara bland de tio främsta nationerna inom AI i världen. I strategin anges vidare att

Sverige ska vara bäst i världen på att använda AI för att öka kostnadseffektiviteten samt höja kvaliteten och servicen i den offentliga förvaltningen.

Myndigheten för digital förvaltning och PTS uppföljning av digitaliseringsstrategin från 2025 pekar på en betydande ökning av myndigheter som använder AI för olika ändamål i hela eller delar av verksamheten. I 2025 års uppföljning av kommunernas digitalisering uppgav 96 procent av de svarande kommunerna (svarsfrekvensen uppgick till 34 procent) att de använder AI i någon del av verksamheten.

Sverige undertecknade i november 2025 deklarationen om digital suveränitet, som Österrike tog initiativ till. Av deklarationen följer att den gemensamma ambitionen är att på ett öppet sätt stärka Europas digitala suveränitet. I juni 2026 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till förordning om utveckling av moln och artificiell intelligens KOM(2026) 502. Detta initiativ ska bl.a. säkerställa att medlemsländerna har tillgång till digitalt suveräna molntjänster för verksamheter med höga skyddsvärden.

Regeringen beslutade den 28 maj 2026 en molnpolicy för Sverige (Fi2026/01233) samt gav PTS i uppdrag att bidra till tillämpningen av molnpolicyn (Fi2026/01304). Syftet med policyn är att bidra till ökad säkerhet, effektivitet och innovation i den offentliga förvaltningen. Policyn anger ett antal principer som kan fungera som stöd för den offentliga förvaltningens användning av molntjänster. Av molnpolicyn följer även att Sveriges digitala suveränitet ska öka.

Försäkringskassan och Skatteverket har redovisat uppdraget att utreda förutsättningarna för en AI-verkstad för den offentliga förvaltningen – en förvaltningsgemensam infrastruktur och tillhörande stödfunktioner för utveckling och användning av AI i offentlig förvaltning (Fi2025/01523). Den 8 januari 2026 fick myndigheterna i uppdrag att etablera en AI-verkstad för offentlig förvaltning (Fi2026/00018). Den 1 juli 2026 startade AI-verkstaden försöksverksamhet i begränsad skala. AI-verkstaden ska utvecklas successivt fram till år 2030. Målsättningen är att AI-verkstaden ska stärka Sveriges konkurrenskraft, civila beredskap och digitala suveränitet.

Skatteverket fick den 30 juli 2026 i uppdrag att ingå ett gemensamt upphandlingsavtal med EuroHPC Joint Undertaking (EuroHPC JU) för att möjliggöra europeiska AI-gigafabriker och tillgång till avancerad beräkningskraft i Sverige (Fi2026/01704). Avtalet ingicks med förbehåll för riksdagens godkännande i erforderliga delar. Riksdagen bemyndigade den 21 oktober 2026 regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att för statens räkning ingå ekonomiska åtaganden i form av avtal om beräkningskraft som följer av EuroHPC JU:s pågående upphandling av AI-gigafabriker (bet. 2026/27:FiU12, rskr. 2026/27:1). Samma dag beslutade regeringen ett uppdrag till Skatteverket att för statens räkning ingå ekonomiska åtaganden i form av avtal om beräkningskraft som följer av EuroHPC JU:s pågående upphandling av s.k. AI-gigafabriker (Fi2026/02043).

Regeringen har i regleringsbreven för 2026 gett drygt 100 myndigheter, inklusive länsstyrelser och lärosäten, uppdrag eller återrapporteringskrav rörande deras arbete med data och AI. Syftet är att öka förmågan i den samlade förvaltningen att arbeta med data och AI för att utveckla verksamheten och höja kvaliteten i utförandet av myndighetens uppgifter. Universitet och högskolor ska redovisa hur de arbetar med att utveckla utbildningsutbudet avseende AI samt insatser för att integrera AI-inslag i relevanta utbildningar.

Betänkandet Anpassningar till AI-förordningen – säker användning, effektiv kontroll och stöd för innovation (SOU 2025:101) överlämnades till regeringen i oktober 2025. Betänkandet har remitterats. PTS, Finansinspektionen, Integritetsskyddsmyndigheten,

Läkemedelsverket och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll har den 4 juni 2026 fått i uppdrag att vara nationella behöriga myndigheter enligt 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) (Fi2026/01365).

Programmet för ett digitalt Europa ska stärka och främja europeiska förmågor inom digital teknik i nära samordning med andra unionsprogram, bl.a. ramprogrammet för forskning och innovation. EU:s budget för programperioden 2021–2027 är 8,1 miljarder euro. Svenska privata och offentliga aktörer har t.o.m. 2025 beviljats ca 65 miljoner euro till projekt som t.ex. rör AI-fabriker, cybersäkerhet, gemensamma europeiska dataområden bl.a. för hälso- och sjukvård och digitala färdigheter (Fi2026/00803). Kommissionens halvtidsutvärdering från 2025 visar att programmet har bidragit till att stärka EU:s förmågor inom bl.a. AI.

Bredband i världsklass och stora investeringar i 5G

Sverige har i internationell jämförelse en väl utbyggd konnektivitetsinfrastruktur, se tabell 5.1. Andelen hushåll och företag i Sverige med tillgång till bredband eller tillgång till bredband i sin absoluta närhet fortsätter att öka, se tabell 5.6. Över 98 procent av alla hushåll och arbetsställen hade i oktober 2025 tillgång till uppkoppling om 1 Gbit/s. Inom tätorter och småorter hade 99,6 procent av hushållen infrastruktur i sin absoluta närhet som medgav bredband om minst 1 Gbit/s. Motsvarande andel utanför tätorter och småorter uppgick till 88 procent. Av landets hushåll hade ca 86,5 procent tillgång till bredband via fiber, vilket var en ökning med ca 0,9 procentenheter jämfört med 2024. I områden utanför tätorter och småorter uppgick tillgången till bredband via fiber för hushåll till 70,9 procent. Skillnaden mellan glesbebyggda och tätbebyggda områden är fortsatt en utmaning och var i oktober 2025 ca 17,2 procentenheter, vilket kan jämföras med 17,8 procentenheter 2024.

Tabell 5.6 Tillgång till fast bredband

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

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bredband om minst 1 Gbit/s	86	89	92	95	96	97	98	98	98
Bredband via fiber (hushåll)	72	77	80	82	82	84	84	85	86

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

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2025 (PTS-ER-2026:11).

Mobiloperatörerna genomför betydande investeringar för att uppgradera befintlig infrastruktur till 5G-tekniken, och täckningen av 5G för hushåll motsvarar nu täckningen för 4G, se tabell 5.7. PTS slutredovisade den 30 januari 2026 sitt regeringsuppdrag att utreda förutsättningarna för införande av ett statligt stöd för utbyggnad, förvaltning och drift av infrastruktur för mobila tjänster genom rapporten Stöd till utbyggnad av infrastruktur och mobila tjänster (PTS-ER-2026:3). I rapporten föreslår PTS att regeringen ska etablera ett statligt stöd för utbyggnad av sammanhängande infrastruktur för mobila tjänster längs vägar och järnvägar.

Tabell 5.7 Tillgång till mobila tjänster

	2021	2022	2023	2024	2025
Andel av Sveriges yta med täckning av grundläggande kapacitet.					90
Andel befolkade områden med täckning av god kapacitet					81
Andel allmänna vägar och järnvägar med täckning av god kapacitet					63
5G-täckning för hushåll[1]	27	56	90	98	99

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

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2025 (PTS-ER-2026:11).

PTS administrerar det nationella stödet för utbyggnad av bredband (bredbandsstödet) i områden där det saknas kommersiella förutsättningar för detta. Under 2025 tilldelade PTS stödsökande nätbyggare totalt ca 743 miljoner kronor för att finansiera över 9 000 fasta anslutningar. Det genomsnittliga tilldelade stödet per byggnad minskade med ca 9 procent från 2024 till 2025, vilket indikerar att det fortsatt finns ett stort intresse och god konkurrens om utlysta medel. God spridning till alla landsdelar har säkerställts, eftersom de tillgängliga medlen har fördelats genom utlysning i hela landet. Vid 2025 års tilldelning uppgick det genomsnittliga stödet till ca 80 000 kronor per byggnad. I Norrland var stödet högst med 86 941 kronor per byggnad och i Svealand lägst med 70 865 kronor per byggnad.

Utöver bredbandsstödet har 282 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 (se vidare utgiftsområde 19 Regional utveckling).

Inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa Digital (FSE Digital) beviljas medel för utveckling av europeisk digital infrastruktur. Under 2025 lämnade regeringen samtycke till 11 ansökningar om medel ur fonden. Av dessa beviljades medfinansiering till fem svenska projekt om ca 18 miljoner euro. Projekten bedöms bidra till utveckling av global konnektivitet som stärker redundans, resiliens och robusthet. Vidare beviljades även ett danskt projekt som avser att knyta ihop befintliga kvantkommunikationsnät i Sverige, Danmark och Polen medel från FSE Digital (se vidare utg.omr. 16 avsnitt 6.3.7). Arktisk konnektivitet har under 2025 och 2026 inkluderats i regeringens strategiska samarbetsavtal med Kanada och samförståndsavtalet om tekniksamarbete med USA, Technology Prosperity Deal. Dessa samarbetsavtal omfattar även andra områden med relevans för svensk digitaliseringspolitik som samarbete om AI, 5G/6G, kvantteknik och säker digital infrastruktur.

PTS har fått i uppdrag att lämna stöd till de regionala bredbandskoordinatorerna och att följa upp verksamheten. Av PTS uppföljning för 2025 framgår att regionerna bidrar till att öka bredbandsanvändningen genom samordning, kartläggning av tillgången till konnektivitet och informationsinsatser (PTS-ER-2025:16). Det anges vidare att bredbandskoordinatorerna inom ramen för bredbandsstödet bl.a. bidrar med kvalitetssäkring av förteckningen över stödberättigade byggnader. 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 488 000 kronor under 2025 till åtgärder som ger en sådan tillgång. De stödåtgärder som har finansierats avser drift och underhåll av

tidigare beviljade lösningar där åtaganden kvarstår. Inga nya sökande beviljades stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet under 2025. Detta beror till stor del på att de flesta hushåll och arbetsställen i dagsläget kan få funktionell tillgång till internet och telefoni genom åtgärder som understiger 5 000 kronor, vilket är gränsen för att få stöd. För de som saknar möjlighet att få uppkoppling med 1 Gbit/s tillgodoses uppkoppling med exempelvis mobilnät och satellit vilket ger varierande prestanda men som lägst funktionellt tillträde till internet. 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.

Teknikskiften påverkar marknaden

Kopparnäten planeras att vara avvecklade under 2026. Avvecklingen av dessa samt 2G- och 3G-näten (teknikskiftet) kan påverka behovet av stöd för de individer och företag som endast har tillgång till sådana nät. Avvecklingen av 2G-näten 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. Den slutliga avvecklingen av 3G-näten ägde rum i december 2025. 2G-näten stängdes ned i december 2025, med undantag för en av operatörerna som stänger ned sitt nät i slutet av 2027.

Det är viktigt att mobiloperatörer och andra aktörer tar sitt ansvar i övergången till de modernare mobilnäten. I syfte att stärka beredskapen inför teknikskiftet gav regeringen den 5 juni 2025 PTS i uppdrag att sammanställa information och erfarenheter samt analysera konsekvenserna av teknikskiftet (Fi2025/01283). PTS delredovisade uppdraget den 13 maj 2026 (Fi2026/01139). Av delredovisningen framgår att teknikskiftet hittills varit framgångsrikt och att det inte uppstått några större incidenter. PTS avser att fortsatt följa utvecklingen och samverka med berörda aktörer i syfte att bidra till ett ändamålsenligt genomförande av teknikskiftet i mobilnäten. Uppdraget ska slutredovisas den 19 maj 2028.

PTS fick i sitt regleringsbrev för 2025 i uppdrag att redovisa hur myndigheten har främjat införandet av internetprotokollet IPv6. År 2025 hade ca 39 procent av de statliga förvaltningsmyndigheterna, 26 procent av kommunerna och 29 procent av regionerna infört IPv6-standarden i sina webbplatser, e-posttjänster och DNS-tjänster. Motsvarande andelar för föregående år var 39, 20 respektive 19 procent. Fortsatt användning av IPv4 skapar sårbarhet och påverkar tillförlitligheten. Införandet av IPv6 förväntas påskyndas genom att 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) genomförs i Sverige genom cybersäkerhetslagen (2025:1506).

Åtgärd för att skydda privatpersoner och företag från telefonbedrägerier

Bedrägeribrott är fortsatt en av den organiserade brottslighetens främsta inkomstkällor. Enligt statistik från Brottsförebyggande rådet ökade antalet anmälda bedrägeribrott 2025 med drygt 1 procent jämfört med 2024. En stor andel av dessa bedrägerier genomförs via elektroniska kommunikationstjänster som telefonsamtal och sms. Enligt PTS rapport Att motverka tillvägagångssätt där elektroniska kommunikationstjänster används för att genomföra bedrägerier riktar de kriminella ofta in sig på äldre personer och bedrar dem på stora belopp. I december 2023 gav regeringen PTS i uppdrag att föreslå åtgärder för att förhindra manipulerade telefonnummer och andra tillvägagångssätt där elektroniska kommunikationstjänster används för att genomföra

bedrägerier (Fi2023/03206). Flera av de åtgärder som PTS redogör för i uppdragets slutrapport i december 2024 har genomförts, tillsammans med frivilliga åtgärder från tillhandahållare av elektroniska kommunikationstjänster. Enligt Polisens rapport Brottsvinsterna för bedrägeribrottsligheten 2025 uppskattades brottsvinsterna för telefonbedrägerier uppgå till ca 700 miljoner kronor 2023, vilket minskade till drygt 400 miljoner kronor 2024, för att under 2025 uppgå till drygt 300 miljoner kronor.

Den 11 juni 2026 antog riksdagen regeringens förslag till ändringar i lagen om elektronisk kommunikation (prop. 2025/26:233, bet. 2025/26:TU17, rskr. 2025/26:378). Lagändringarna trädde i kraft 1 augusti 2026 och innebär att tillhandahållare av allmänt tillgängliga interpersonella elektroniska kommunikationstjänster ska avstå från att överföra elektroniska meddelanden om trafikuppgifter ger anledning att anta att meddelandet överförs som ett led i ett bedrägeri eller i syfte att på något annat sätt vilseleda en vidare krets av mottagare.

Elektroniska kommunikationer – marknaden för konnektivitet

Stabil utveckling på marknaden för konnektivitet

Intäkterna på marknaden för konnektivitet ökade med 1,9 procent under 2025 till 53 586 miljoner kronor. Intäkter från mobiltjänster utgör drygt 60 procent av de totala intäkterna på marknaden (se tabell 5.8).

Mängden datatrafik i mobilnäten fortsätter att öka och mellan 2024 och 2025 ökade trafiken med 22 procent. Datatrafiken i 5G-nät fortsätter, i takt med utbyggnaden, att öka och utgjorde 2025 31 procent av den totala mobila datatrafiken jämfört med 17 procent 2024, se tabell 5.8. Investeringarna på marknaden för konnektivitetsinfrastruktur uppgick 2025 till ca 11 miljarder kronor, vilket var en minskning med 10 procent jämfört med 2024, se tabell 5.8. Sedan 2021 har mobiloperatörerna gjort betydande investeringar i uppgraderingar av mobilnät till 5G.

Tabell 5.8 Marknad för konnektivitet

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Totala slutkunds-intäkter (miljoner kr)	51 311	51 535	50 711	50 437	49 847	49 281	49 716	50 870	52 612	53 586
Intäkt per månad från ett genomsnittshushåll (kronor exklusive moms)	617	620	610	601	601	595	597	610	628	641
Trafik för mobila datatjänster (Pbyte)	639	831	1 063	1 340	1 823	2 387	3 005	3 642	4 375	5 322
Totala investeringar i nätinfrastruktur (miljarder kronor)	14,6	14,4	13,2	11,6	11,2	12,2	12,3	12,1	12,1	10,9

Källa: PTS Svensk Telemarknad (PTS-ER-2026:13).

Den 21 januari 2026 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till förordning om digitala nät KOM(2026)16. I förordningen föreslås ett rättsligt ramverk för att stimulera innovation, investeringar och övergång till nätverk med hög kapacitet, som fiber, 5G och molnbaserade infrastrukturer. Förordningen föreslås ersätta flera befintliga rättsakter om konnektivitet och innehåller även bestämmelser inom tidigare oreglerade områden.

Betänkandet Snabbare bredband i hela landet – åtgärder för effektivare utbyggnad av gigabitinfrastruktur (SOU 2025:110) överlämnades till regeringen i november 2025. Betänkandet har remitterats. PTS har den 20 augusti 2026 fått i uppdrag att utveckla en central informationspunkt och genomföra en kostnadsnyttoanalys enligt 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 (Gigabitinfrastrukturförordning), förkortad EU:s gigabit-infrastrukturförordning (Fi2026/01758).

Det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på säkerhet och tillförlitlighet

Regeringens prioritering av upprustning av totalförsvaret och Sveriges inträde i Nato har präglat arbetet i beredskapssektorn elektronisk kommunikation och post, där PTS är sektorsansvarig myndighet. Arbetet inom sektorn har till följd av den säkerhetspolitiska utvecklingen intensifierats, samtidigt som komplexiteten har ökat. PTS har bl.a. ökat arbetet med robusthetshöjande åtgärder, genomfört övningsverksamhet och stärkt samverkan med näringslivet och mellan sektorns myndigheter. Myndigheten har även utvecklat arbetssätt och planer för aktörsgemensam operativ hantering av incidenter vid kris och höjd beredskap.

Under 2025 och 2026 arbetade PTS särskilt med att förbättra sin förmåga att upprätthålla en kontinuerlig lägesbildsuppfattning. PTS har bl.a. bidragit till utvecklad samverkan inom Nationella telesamverkansgruppen vad gäller delning av information, organisation och rutiner. PTS har i redovisningen av uppdraget att stärka förmågan att förebygga och hantera incidenter som kan följa av aktörsdrivna hot i sektorn för elektronisk kommunikation (Fi2026/00570) lämnat förslag på åtgärder för att stärka förmågan. Förslaget bereds i Regeringskansliet. Till följd av uppdraget i PTS regleringsbrev för 2026 om förmågeutveckling och stärkt motståndskraft i beredskapssektorn elektronisk kommunikation och post har arbetet med lägesbildsuppfattning och samverkan i sektorn genomförts och stärkts.

PTS har både utvecklat, genomfört och deltagit i olika övningar inom totalförsvarsområdet.

I Sveriges digitaliseringsstrategi 2025–2030 framhöll regeringen att nationell roaming vid höjd beredskap, som möjliggör för användare att nyttja flera nationella operatörer om den egna slås ut, är en prioriterad åtgärd. PTS har tagit initiativ för att samordna mobiloperatörernas införande av nationell roaming. Användare av mobila tjänster i 4G- och 5G-näten i Sverige har nu möjlighet att nyttja andra operatörers nät vid höjd beredskap. Utveckling har skett för att bättre kunna nyttja mobilnätens kapacitet vid kris och höjd beredskap, exempelvis genom arbetet med införande av cell broadcast-teknik i de kommersiella mobilnäten för varningar till allmänheten.

Under 2025 fattade regeringen beslut om förordning om ändring i förordningen (2018:1300) om statligt stöd för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer. PTS har till följd av ändringen kunnat finansiera åtgärder för att stärka driftsäkerheten och robustheten i posttjänster.

I syfte att stärka och utveckla beredskapsarbetet inom postområdet har regeringen den 16 juli 2026 gett PTS tillsammans med övriga sektorsansvariga myndigheter, civilområdesansvariga länsstyrelser, Försvarsmakten och Totalförsvarets plikt- och prövningsverk i uppdrag att utreda hur totalförsvarets behov av posttjänster ser ut vid höjd beredskap och ytterst krig (Fi2026/01684). Regeringen har samma dag även gett PTS i uppdrag att förbereda inrättandet av en nationell postsamverkansgrupp (Fi2026/01687). Uppdragen ska redovisas senast den 30 september 2027.

PTS arbetar 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.

PTS är tillsynsmyndighet enligt cybersäkerhetslagen (2025:1506). Flera informationsmöten har genomförts med aktörer som faller under myndighetens tillsynsansvar i syfte att informera om den nya cybersäkerhetslagen. PTS har även bl.a. lanserat en e-tjänst som syftar till att hjälpa företag att bedöma om de omfattas av den nya lagstiftningen. Under 2025 och 2026 har myndigheten även arbetat med att förbereda föreskrifter i enlighet med cybersäkerhetsförordningen (2025:1507).

Arbetet i det nationella cybersäkerhetscentret (NCSC) inom cybersäkerhetsområdet inkluderar framtagning av lägesbilder och incidentkoordinering, med beredskap att koordinera större incidenter. PTS har deltagit i frågor rörande t.ex. standardisering och övningar samt i NCSC-arbete vid incidenter.

Betänkandet Kompletterande bestämmelser till EU:s cyberresiliensförordning (SOU 2025:115) överlämnades till regeringen i december 2025. Betänkandet har remitterats.

Den 18 juni 2026 gav regeringen PTS i uppdrag att utreda och föreslå hur ett system med civilplikt för drift, underhåll och reparationer i sektorn för elektronisk kommunikation kan utformas och införas (Fi2026/01549). Uppdraget ska redovisas senast den 15 oktober 2027.

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 och stärkt arbetet med att överbrygga den globala digitala klyftan.

En utförligare beskrivning av utvecklingen inom totalförsvaret och det civila försvaret finns inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

5.3.2 Postmarknaden fortsätter att förändras

Under 2025 distribuerades ca 964 miljoner brevförsändelser inom Sverige (se tabell 5.9). Cirka 894 miljoner av dessa var traditionella brev och ca 71 miljoner var varuförsändelser om 0–2 kg som också hanteras och delas ut inom brevflödet, s.k. paketbrev.

Tabell 5.9 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
2025	964,00	28,1

Källa: PTS svensk postmarknad 2026 (PTS-ER-2026:8).

Jämfört med föregående år minskade det totala antalet brevförsändelser i termer av volymer (antal brev) med 8 procent och i omsättning med 1 procent. Medan traditionella brev minskade med 9 procent och med 4 procent i omsättning, ökade antalet paketbrev med 7 procent och med 9 procent i omsättning. Den totala omsättningen på brevmarknaden uppgick 2025 till 8 miljarder kronor, varav traditionella brev stod för 5,9 miljarder kronor och paketbreven för 2,1 miljarder kronor.

Under 2024 fanns det 19 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet på den svenska postmarknaden. Postnord AB (Postnord) är den största aktören på marknaden för traditionella brevtjänster, och hade under 2025 en marknadsandel på mellan 70 och 75 procent räknat i volym. Postnords största konkurrent är Citymail Sweden AB (Citymail), med en marknadsandel på mellan 25 och 30 procent. Jämfört med föregående år minskade Postnords marknadsandel för traditionella brev med 1 procentenhet medan Citymail stärkte sin ställning med 1 procentenhet. Postnord är även den största aktören på marknaden för paketbrev med en marknadsandel på mellan 60 och 65 procent av volymerna.

Enligt postförordningen (2010:1049) i dess lydelse fram t.o.m. den 15 juni 2026 skulle 95 procent av inrikes brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar. Postnord uppnådde inte kravet under 2025, se tabell 5.10.

Tabell 5.10 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
2025	94,4

Källa: PTS svensk postmarknad 2026 (PTS-ER-2026:8).

Under 2025 tog PTS emot 1 026 postfrågor, vilket är en ökning jämfört med 2024 då antalet ärenden uppgick till 963. Den övervägande delen av frågorna var utdelningsrelaterade klagomål och handlade om försändelser som har delats ut för sent, skadats eller försvunnit.

PTS har utsett Postnord att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten för befordran 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. Sedan den 1 april 2025 gäller nya tillståndsvillkor för Postnord, som bl.a. kompletterar övrig reglering och syftar till att säkra servicenivån för postförsändelser. PTS ska enligt regleringsbrevet för 2026 i dialog med Mediemyndigheten följa, redovisa och främja tillgången till post-distribuerade nyhetstidningar för att säkerställa en välfungerande distribution.

Till följd av en ändring i 6 § första stycket postförordningen ska 85 procent av inrikes brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom tre arbetsdagar och 97 procent inom fem arbetsdagar fr.o.m. den 16 juni 2026.

5.3.3 Fortsatta utmaningar med tillgång till grundläggande betaltjänster

Sverige är ett av de mest digitaliserade länderna i fråga om betalningar. Digitaliseringen har underlättat för många människor men, som länsstyrelserna understryker i rapporten Bevakning av grundläggande betaltjänster 2025 (Fi2025/02210), även medfört utmaningar för vissa grupper. Det finns alltjämt brister i tillgången till kontantbaserade och manuella betaltjänster. PTS konstaterar samtidigt i sin årsredovisning för 2025 att infrastrukturen för kontanttjänster fortsatt upprätthålls, dvs.

att platser för kontantuttag och dagskasseinsättningar tillhandahålls i betryggande utsträckning i hela landet, och att tillgången till kontanttjänster har förbättrats något. För betalning över disk, där statligt finansierade betaltjänstombud saknats sedan 2022, etablerades tre ombud med statlig finansiering under 2025. Detta har förbättrat tillgången till betalningstjänster över disk för personer och företag i de berörda områdena.

Under 2025 genomförde länsstyrelserna insatser för att öka den digitala delaktigheten med fokus på grupperna äldre samt personer med funktionsnedsättning. Länsstyrelserna bedömer att behovet av sådana insatser är fortsatt stort.

Den 27 maj 2026 antog riksdagen regeringens förslag till lag om skyldighet för livsmedelsbutiker och apotek att ta emot kontant betalning, som bl.a. innebär att livsmedelsbutiker och apotek som huvudregel ska vara skyldiga att ta emot kontant betalning (prop. 2025/26:199, bet. 2025/26:FiU39, rskr. 2025/26:302). Lagen trädde i kraft den 1 juli 2026. Lagen syftar till åtgärder för att stärka kontanternas funktionalitet som betalningsmedel (se vidare utg.omr. 2 avsnitt 3.3.1).

5.4 Den årliga revisionens iakttagelser

Riksrevisionen lämnade för 2025 en revisionsberättelse med reservation för PTS.

Reservationen lämnades eftersom PTS inte redovisade beslutade återkrav av bredbandsstöd om 236 miljoner kronor. Det innebär att intäkter av avgifter som inte disponeras av PTS är för lågt redovisade och att motsvarande fordran saknas i balansräkningen. Myndigheten har därmed inte utformat sin redovisning enligt bestämmelserna i 4 kap. 1 och 2 §§ förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Regeringen har följt upp iakttagelsen med myndigheten.

5.5 Budgetförslag

5.5.1 2:1 Digitaliseringsmyndigheten

Tabell 5.11 Anslagsutveckling 2:1 Digitaliseringsmyndigheten[1]

Tusental kronor

2025	Utfall	240 942	Anslagssparande	9 255
2026	Anslag	353 763[2]	Utgiftsprognos	347 480
2027	**Förslag**	**639 078**		
2028	Beräknat	640 956[3]		
2029	Beräknat	634 408[4]		

[1] Anslagsnamnet föreslås ändras från Post- och telestyrelsen till Digitaliseringsmyndigheten.

[2] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

[3] Motsvarar 634 024 tkr i 2027 års prisnivå.

[4] Motsvarar 617 797 tkr i 2027 års prisnivå.

Ändamål

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

Skälen för regeringens förslag

Tabell 5.12 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 2:1 Digitaliseringsmyndigheten

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**318 763**	**318 763**	**318 763**
Pris- och löneomräkning[2]	4 537	8 071	13 229
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	315 506	313 847	302 136
Överföring till/från andra anslag	272	275	279
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**639 078**	**640 956**	**634 408**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget. Beloppet visar anvisat anslag för PTS.

[2] Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2026. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2028 och2029 är preliminär.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget sammantaget ökas med 320 315 000 kronor (inklusive pris- och löneomräkning) för 2027 jämfört med den ursprungligen beslutade budgeten för 2026.

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 4.5) att Myndigheten för digital förvaltning bör inordnas i Post- och telestyrelsen. Inordnandet ska vara genomfört den 1 januari 2027 (Fi2025/00654). Den 1 januari 2027 träder förordningen (2026:1769) med instruktion för Digitaliseringsmyndigheten i kraft. I samband med inordnandet flyttas Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter över till Digitaliseringsmyndigheten. Med oförändrad anslagsnivå finns risken att nödvändig verksamhet inte kan upprätthållas. Anslaget ökas därför med 266 506 000 kronor för 2027.

Utifrån det allvarliga säkerhetspolitiska läget sker en omfattande upprustning av det civila försvaret. Digitaliseringsmyndigheten har särskild betydelse för det civila försvaret som sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn elektroniska kommunikationer och post och som beredskapsmyndighet i beredskapssektorn försörjning av grunddata. Med oförändrad anslagsnivå finns risken att nödvändig verksamhet inte kan upprätthållas. Anslaget ökas därför med 14 000 000 kronor för 2027.

För arbetet med den digitala identitetsplånboken i enlighet med EU:s förordning om elektronisk identifiering ökas anslaget med 40 750 000 kronor för 2027.

För arbetet med att utfärda personidentifieringsuppgifter till den digitala identitets-plånboken i enlighet med EU:s förordning om elektronisk identifiering minskas anslaget med 2 000 000 kronor fr.o.m. 2027. Anslaget 1:1 *Polismyndigheten* inom utgiftsområde 4 Rättsväsendet ökas med motsvarande belopp.

Upphandlingsmyndigheten har under 2026 övertagit Myndigheten för digital förvaltnings uppgifter inom området elektronisk inköpsprocess, e-faktura och Peppol. Anslaget minskas därför med 3 750 000 kronor fr.o.m. 2027. Anslaget 3:1 *Upphandlingsmyndigheten* inom utgiftsområde 24 Näringsliv ökas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 639 078 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Digitaliseringsmyndigheten* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 640 956 000 kronor respektive 634 408 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 5.13 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Digitaliseringsmyndigheten

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2025[3]	Resultat 2026[3]	Verksamhetens intäkter 2027	Verksamhetens kostnader 2027	Resultat 2027	Ack. resultat utgående 2027
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
varav beredskapsavgift för elektroniska kommunikationer	*-1 335*	*-1 172*	*140 000*	*140 000*	*0*	*-2 507*
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
varav elektronisk kommunikation[1]	*3 830*	*1 083*	*295 644*	*298 757*	*-3 113*	*1 800*
varav post[2]	*-11 660*	*4 817*	*41 000*	*38 769*	*2 231*	*-4 612*
varav radioutrustning	*-967*	*-2 730*	*12 000*	*12 474*	*-474*	*-4 171*
varav utbyggnad av bredbandsnät	*5 101*	*-417*	*0*	*3 282*	*-3 282*	*1 402*
varav gränsöverskridande paketleveranstjänster	*412*	*-667*	*1 760*	*1 725*	*35*	*-220*
varav betrodda tjänster	*0*	*0*	*100*	*100*	*0*	*0*
varav EU:s dataförvaltnings-förordning	*0*	*0*	*25*	*25*	*0*	*0*
varav EU:s förordning om digitala tjänster	*0*	*0*	*25*	*25*	*0*	*0*
varav tillsyn enligt cybersäkerhetslagen	*-*	*-853*	*12 000*	*12 013*	*-13*	*-866*
varav registrering av uppgifter om anmälda avsändarnamn för sms-meddelanden	*-*	*-*	*25*	*25*	*0*	*0*
varav digital identifiering (eIDAS-noden)	*-1*	*-*	*10*	*10*	*0*	*0*
varav stöd för lärande och kunskapsuppbyggnad	*234*	*-*	*500*	*500*	*0*	*0*
varav auktorisationssystem om tjänster för elektronisk identifiering och digital post	*-35 068*	*-17 000*	*148 000*	*143 000*	*5 000*	*-47 068*

[1] Anmäld verksamhet, tillstånd att använda nummer och tillstånd att använda radiosändare.

[2] Tillstånd att bedriva postverksamhet och obeställbara brev.

[3] Avser resultat för Post- och telestyrelsen respektive Myndigheten för digital förvaltning.

Källor: Post- och telestyrelsens budgetunderlag 2027–2029 och egna beräkningar.

5.5.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tabell 5.14 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

2025	Utfall	105 215	Anslagssparande	1 063
2026	Anslag	106 278[1]	Utgiftsprognos	105 327
2027	**Förslag**	**106 278**		
2028	Beräknat	106 278		
2029	Beräknat	106 278		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 5.15 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**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 2025 (bet. 2025/26: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 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 106 278 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 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 2028–2031.

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 2027 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 2028–2031.

Tabell 5.16 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030–2031
Ekonomiska åtaganden vid årets början	152 210	100 264	215 194			
Nya ekonomiska åtaganden	34 931	197 869	129 135			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-90 274	-82 997	-94 329	-82 572	-47 866	-119 562
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	3 397	58				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	100 264	215 194	250 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**350 000**	**250 000**	**250 000**			

5.5.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 5.17 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

2025	Utfall	22 487	Anslagssparande	2 550
2026	Anslag	25 037[1]	Utgiftsprognos	24 813
2027	**Förslag**	**25 037**		
2028	Beräknat	25 037		
2029	Beräknat	25 037		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 5.18 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**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 2025 (bet. 2025/26: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 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 25 037 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2028–2031.

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 2027 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2028–2031.

Tabell 5.19 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030–2031
Ekonomiska åtaganden vid årets början	37 879	27 198	39 195			
Nya ekonomiska åtaganden	9 245	33 866	22 676			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-21 871	-21 870	-21 871	-22 676	-15 324	-2 000
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	1 945	1				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	27 198	39 195	40 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**40 000**	**40 000**	**40 000**			

5.5.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 5.20 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

2025	Utfall	47 145	Anslagssparande	10 699
2026	Anslag	153 844[1]	Utgiftsprognos	152 466
2027	**Förslag**	**153 844**		
2028	Beräknat	113 844		
2029	Beräknat	113 844		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 5.21 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**153 844**	**153 844**	**153 844**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder		-40 000	-40 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**153 844**	**113 844**	**113 844**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 153 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 113 844 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 180 000 000 kronor 2028–2030.

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 2027 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 180 000 000 kronor 2028–2030.

Tabell 5.22 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030
Ekonomiska åtaganden vid årets början		26 738	101 573			
Nya ekonomiska åtaganden	26 738	100 000	130 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden		-25 165	-51 573	-100 000	-50 000	-30 000
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	26 738	101 573	180 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**75 000**	**535 000**	**180 000**			

5.5.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 5.23 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

2025	Utfall	811 692	Anslagssparande	7 323
2026	Anslag	1 323 814[1]	Utgiftsprognos	1 311 966
2027	**Förslag**	**1 998 914**		
2028	Beräknat	2 623 014		
2029	Beräknat	2 477 714		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på 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 5.24 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**1 323 814**	**1 323 814**	**1 323 814**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	675 100	1 299 200	1 153 900
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**1 998 914**	**2 623 014**	**2 477 714**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget sammantaget ökas med 675 100 000 kronor för 2027 jämfört med den ursprungligen beslutade budgeten för 2026.

För utbetalningar av statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur enligt förordningen (2020:266) om statligt stöd för utbyggnad av bredbandsinfrastruktur ökas anslaget med 207 100 000 kronor för 2027.

Utifrån det allvarliga säkerhetspolitiska läget sker en omfattande upprustning av det civila försvaret. Anslaget har därför tilldelats medel för att bl.a. stärka motståndskraften, tillförlitligheten och säkerheten i infrastrukturen för elektronisk kommunikation och post. Med oförändrad anslagsnivå finns risken att nödvändig verksamhet inte kan upprätthållas. Anslaget ökas därför med 468 000 000 kronor för 2027.

Regeringen föreslår att 1 998 914 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 2 623 014 000 kronor respektive 2 477 714 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag

Regeringen bemyndigas att under 2027 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 308 664 000 kronor 2028–2037.

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 2027 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 308 664 000 kronor 2028–2037.

Tabell 5.25 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2025	Prognos 2026	Förslag 2027	Beräknat 2028	Beräknat 2029	Beräknat 2030–2037
Ekonomiska åtaganden vid årets början	1 901 358	2 690 526	4 461 724			
Nya ekonomiska åtaganden	1 751 729	2 766 015	3 212 129			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-296 894	-994 804	-1 365 189	-2 137 501	-1 819 830	-2 351 333
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-665 667	-13				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	2 690 526	4 461 724	6 308 664			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	**4 348 000**	**4 658 500**	**6 308 664**			

5.5.6 2:6 Digital förvaltning

Tabell 5.26 Anslagsutveckling 2:6 Digital förvaltning

Tusental kronor

2025	Utfall	121 706	Anslagssparande	8 187
2026	Anslag	169 894[1]	Utgiftsprognos	168 373
2027	**Förslag**	**89 894**		
2028	Beräknat	92 894		
2029	Beräknat	92 894		

[1] Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2026 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 5.27 Förändringar av anslagsnivån 2027–2029 för 2:6 Digital förvaltning

Tusental kronor

	2027	2028	2029
Anvisat 2026[1]	**169 894**	**169 894**	**169 894**
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-80 000	-77 000	-77 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	**89 894**	**92 894**	**92 894**

[1] Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2025 (bet. 2025/26:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

De principer som tillämpats vid utformningen av denna proposition innebär att anslaget sammantaget minskas med 80 000 000 kronor för 2027 jämfört med den ursprungligen beslutade budgeten för 2026.

Den tillfälliga satsningen för att slutföra arbetet med den statliga e-legitimationen upphör vid årsskiftet 2026/27. Anslaget minskas därför med 65 000 000 kronor fr.o.m. 2027.

Finansieringen för etablering av tekniskt bevissystem enligt SDG-förordningen och kommissionens genomförandeförordning minskas vid årsskiftet 2026/27. Anslaget minskas därför med 15 000 000 kronor fr.o.m. 2027.

Regeringen föreslår att 89 894 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Digital förvaltning* för 2027. För 2028 och 2029 beräknas anslaget till 92 894 000 kronor per år.

5.6 Lagförslag med anledning av att Post- och telestyrelsen byter namn

5.6.1 Ärendet och dess beredning

Lagförslagen har utarbetats inom Finansdepartementet. De har inte remissbehandlats.

Lagrådet

Lagförslagen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Lagrådets yttrande har därför inte inhämtats.

5.6.2 Det nya namnet innebär ändringar i fyra lagar

Regeringens förslag

I sjölagen (1994:1009), offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), radio- och tv-lagen (2010:696) och lagen (2010:751) om betaltjänster ska Post- och telestyrelsens namn bytas ut mot myndighetens nya namn, Digitaliseringsmyndigheten. Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2027 i samband med att myndigheten byter namn.

Skälen för regeringens förslag

Regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22 avsnitt 4.5) att Myndigheten för digital förvaltning bör inordnas i Post- och telestyrelsen. Inordnandet ska vara genomfört den 1 januari 2027 (Fi2025/00654). Den 1 januari 2027 träder förordningen (2026:1769) med instruktion för Digitaliseringsmyndigheten i kraft. I samband med inordnandet av Myndigheten för digital förvaltning och att instruktionen träder i kraft byter Post- och telestyrelsen namn till Digitaliseringsmyndigheten.

Namnbytet innebär behov av ändringar i sjölagen (1994:1009), offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), radio- och tv-lagen (2010:696) och lagen (2010:751) om betaltjänster. Där namnet Post- och telestyrelsen förekommer i dessa lagar ska namnet ersättas med namnet Digitaliseringsmyndigheten. Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2027. Det saknas behov av övergångsbestämmelser.

5.7 Lagförslag med anledning av en ny tillfällig EU-förordning som syftar till att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet

5.7.1 Ärendet och dess beredning

Lagförslaget har utarbetats inom Finansdepartementet. Post- och telestyrelsen och Polismyndigheten har getts tillfälle att yttra sig över avsnitt 5.7 i ett utkast till proposition. Yttrandena finns tillgängliga i Finansdepartementet Fi2026/02085. Lagförslagen innebär att hänvisningar till en tidigare gällande tillfällig EU-förordning som syftar till att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet ska bytas ut till motsvarande hänvisningar till en ny tillfällig EU-förordning med i stort sett samma innehåll.

Lagrådet

Förslagen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

5.7.2 En tillfällig förordning från 2021 tillät undantag från e-dataskyddsdirektivet för att skydda barn

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation), här kallad e-dataskyddsdirektivet, finns regler som säkerställer rätten till integritet och konfidentialitet när det gäller behandling av personuppgifter vid utbyte av uppgifter inom sektorn för elektronisk kommunikation. Direktivet innehåller bl.a. bestämmelser om konfidentialitet vid kommunikation och behandling av personuppgifter (se artiklarna 5 och 6).

Bestämmelserna i 9 kap. lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation, förkortad LEK, genomför e-dataskyddsdirektivet i svensk rätt (se prop. 2021/22:136 s. 322–325 och 499–511). Regleringen innebär att de elektroniska meddelanden som överförs eller på annat sätt behandlas i en elektronisk kommunikationstjänst omfattas av lagens regler om bl.a. konfidentialitet. Den som tillhandahåller en elektronisk kommunikationstjänst är exempelvis som huvudregel skyldig att utplåna eller avidentifiera trafikuppgifter när de inte längre behövs för överföring av ett elektroniskt meddelande (9 kap. 1 § LEK). Bestämmelserna omfattar bl.a. tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster. Dessa tjänster kan använda traditionella telefonnummer som identifierare för att slutanvändare ska kunna hitta varandra på tjänsten, t.ex. som användarnamn, men möjliggör inte kommunikation med traditionella telefonnummer (prop. 2021/22:136 s. 124). Det kan exempelvis vara e-posttjänster eller kommunikationsappar och gruppchattar som Whatsapp och Messenger.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1232 av den 14 juli 2021 om ett tillfälligt undantag från vissa bestämmelser i direktiv 2002/58/EG vad gäller användning av teknik hos tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster för behandling av personuppgifter och andra uppgifter i syfte att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet, här kallad förordning (EU) 2021/1232, var i kraft från augusti 2021 till april 2026. I syfte att upptäcka sexuella övergrepp mot barn på nätet och rapportera dem samt avlägsna material med sexuella övergrepp mot barn på nätet fick sådana tillhandahållare i sina tjänster göra avsteg från bestämmelserna om konfidentialitet i artiklarna 5.1 och 6.1 i e-dataskyddsdirektivet under vissa förutsättningar (artiklarna 1 och 3). För att anpassa

svensk rätt till förordningen infördes bestämmelser som undantar den uppgiftsbehandling som tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster vidtar i enlighet med förordningen från de skyldigheter och begränsningar till skydd för konfidentialitet vid kommunikation och trafikuppgifter som regleras i 9 kap. 1 och 27 §§ LEK (se prop. 2021/22:136 s. 325, 499–500 och 507).

5.7.3 Förordningen från 2021 har ersatts av en ny tillfällig förordning med motsvarande innehåll

Regeringens förslag

Hänvisningar i lagen om elektronisk kommunikation till förordning (EU) 2021/1232 ska ersättas med hänvisningar till förordning (EU) 2026/1881 med motsvarande innehåll. Lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2027.

Skälen för regeringens förslag

För att fylla det juridiska vakuum som rådde efter att förordning (EU) 2021/1232 löpte ut och i väntan på en långsiktig permanent rättslig ram antogs den 24 juli 2026 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/1881 om ett tillfälligt undantag från vissa bestämmelser i direktiv 2002/58/EG vad gäller användning av teknik hos tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster för behandling av personuppgifter och andra uppgifter i syfte att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet, här kallad den nya tillfälliga förordningen. Den nya tillfälliga förordningen innebär på samma sätt som förordning (EU) 2021/1232 en möjlighet för tillhandahållare av vissa nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster att göra undantag från bestämmelserna om konfidentialitet i artiklarna 5.1 och 6.1 i e-dataskyddsdirektivet. Även enligt den nya tillfälliga förordningen får undantag endast ske i syfte att upptäcka sexuella övergrepp mot barn på nätet och rapportera dem samt avlägsna material med sexuella övergrepp mot barn på nätet. Den nya tillfälliga förordningen motsvarar i sak förordning (EU) 2021/1232 med några få undantag. Till skillnad från förordning (EU) 2021/1232 är den nya tillfälliga förordningen inte tillämplig på interpersonell kommunikation på vilken totalsträckskryptering tillämpas, har tillämpats eller kommer att tillämpas (artiklarna 1.3 och 3.1 a ii). I korthet innebär denna ändring att möjligheten att göra avsteg från e-dataskyddsdirektivets bestämmelser om integritetsskydd har blivit något snävare.

Mot denna bakgrund bör hänvisningar till förordning (EU) 2021/1232 i de paragrafer i LEK som genomför artiklarna 5.1 och 6.1 i e-dataskyddsdirektivet ersättas med hänvisningar till den nya tillfälliga förordningen. Det förhållande att den nya tillfälliga förordningens tillämpningsområde är mer begränsat än det för förordning (EU) 2021/1232 föranleder inte några andra justeringar. Lagändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2027. Det behövs inte några övergångsbestämmelser.

5.7.4 Konsekvenser

Förslaget innebär att svensk rätt anpassas till EU-rätten, dvs. till den nya tillfälliga förordningen. Den nya regleringen ger på samma sätt som den tidigare en möjlighet för den som tillhandahåller en nummeroberoende interpersonell kommunikationstjänst att på frivillig basis frångå regler för integritetsskydd i syfte att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet i sina tjänster. Att den nya tillfälliga förordningen ersätter förordning (EU) 2021/1232 i 9 kap. 1 och 27 §§ LEK bedöms inte leda till några ekonomiska konsekvenser. Inte heller i övrigt bedöms förslaget leda till några konsekvenser.

5.7.5 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation

9 kap.

Behandling av trafikuppgifter

1 § Den som tillhandahåller ett allmänt elektroniskt kommunikationsnät eller en allmänt tillgänglig elektronisk kommunikationstjänst ska utplåna eller avidentifiera trafikuppgifter som har lagrats eller behandlats på något annat sätt när de inte längre behövs för överföring av ett elektroniskt meddelande. Detta gäller under förutsättning att uppgifterna avser användare som är fysiska personer eller abonnenter.

Första stycket avser inte uppgifter som sparas för sådan behandling som anges i 2, 15, 19 eller 21 § eller om uppgifterna behövs för en sådan behandling som är tillåten enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) *2026/1881 av den 24 juli 2026* om ett tillfälligt undantag från vissa bestämmelser i direktiv 2002/58/EG vad gäller användning av teknik hos tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster för behandling av personuppgifter och andra uppgifter i syfte att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet.

Paragrafen innehåller huvudregeln om behandling av trafikuppgifter. Övervägandena finns i avsnitt 5.7.3.

Andra stycket ändras på så sätt att hänvisningen till en tidigare gällande EU-förordning som syftar till att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet ersätts med en hänvisning till förordning (EU) 2026/1881 med motsvarande innehåll. I den nya förordningen fastställs tillfälliga regler om undantag från skyddet för konfidentialitet vid kommunikation som följer av artiklarna 5.1 och 6.1 i direktiv 2002/58/EG. Som en följd av det införs i andra stycket ett undantag från skyldigheterna i första stycket i de fall uppgifterna sparas för en sådan behandling av trafikuppgifter som är tillåten enligt den nya EU-förordningen.

Förbud mot avlyssning m.m.

27 § Utöver vad som anges i 1–3, 6 a och 31 §§ får inte någon annan än berörda användare ta del av eller på något annat sätt behandla uppgifter i ett elektroniskt meddelande som överförs i ett allmänt elektroniskt kommunikationsnät eller med en allmänt tillgänglig elektronisk kommunikationstjänst, eller trafikuppgifter som hör till detta meddelande, om inte någon av användarna har samtyckt till behandlingen.

Detta hindrar inte

1. lagring som är automatisk, mellanliggande och tillfällig, om den är nödvändig för överföring av ett elektroniskt meddelande, eller sådan lagring i den utsträckning som den är nödvändig för driften av ett elektroniskt kommunikationsnät eller en elektronisk kommunikationstjänst,

2. att andra får tillgång till innehållet i ett elektroniskt meddelande, om innehållet ändå är allmänt tillgängligt, om tillgången ges endast för att effektivisera den fortsatta överföringen till andra mottagare samt om uppgifterna om vem som har begärt att få informationen utplånas, eller

3. att någon i en radiomottagare avlyssnar eller på något annat sätt, genom att använda en sådan mottagare, får tillgång till ett radiobefordrat elektroniskt meddelande som inte är avsett för denne eller för allmänheten.

Första stycket gäller inte när en tillhandahållare av nummeroberoende interpersonella kommunikationstjänster behandlar uppgifter i enlighet med förordning (EU) *2026/1881*.

Paragrafen reglerar hur uppgifter i elektroniska meddelanden får behandlas. Övervägandena finns i avsnitt 5.7.3.

Tredje stycket ändras på så sätt att hänvisningen till en tidigare gällande EU-förordning som syftar till att bekämpa sexuella övergrepp mot barn på nätet ersätts med en

hänvisning till förordning (EU) 2026/1881 med motsvarande innehåll. I den nya förordningen fastställs tillfälliga regler om undantag från skyddet för konfidentialitet vid kommunikation som följer av artikel 5.1 i direktiv 2002/58/EG.